TYGODNIK ● 19-26.12.1976

CENA 6 ZŁ

51/52
1328/1329

# SKRZYDLATA POLSKA



# Z LOTU PO KRAJU




Rys. W. Fuglewicz

*Wesołych*

*zdrowych*

*i pogodnych*

*ŚWIĄT*

*oraz*

*wszystkiego*

*najlepszego*

*W NOWYM ROKU*

*1977*

*życzy swym*

*Czytelnikom*

*i Sympatykom*

*Redakcja*

*„Skrzydlatej Polski"*

**NASZA OKŁADKA:**

**Jeden z plakatów LOTU — projektu Janusza Grabiańskiego.**

## PLENUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

W Warszawie odbyło się 9 grudnia br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Obradom przewodniczył prezes APRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.**

Na plenum dokonano oceny działalności wychowawczo-propagandowej Aeroklubu PRL, ze szczególnym uwzględnieniem pracy z młodzieżą. Oceniono także bazę lotniskową APRL, zwracając szczególną uwagę na lotniska sportowe zagrożone likwidacją. Na posiedzeniu Członkowie ZG wysłuchali również informacji: o realizacji uwag i wniosków Głównej Komisji Rewizyjnej, zgłoszonych na posiedzeniu Prezydium ZG APRL 22 października br.; o realizacji uchwały i wniosków X Krajowego Zjazdu APRL; o planie przedsięwzięć poprawy bezpieczeństwa latania w lotnictwie sportowym. W toku obrad Zarząd Główny zatwierdził składy kadry narodowej w poszczególnych dyscyplinach sportu lotniczego oraz plan pracy ZG na 1977 rok.

## BADANIA AEROGEOFIZYCZNE W POLSCE

Przygotowuje się systematyczne badania aerogeofizyczne, obejmujące niemal całą Polskę. Samoloty wyposażone w precyzyjną aparaturę nawigacyjną i geofizyczną będą dokonywać pomiarów magnetometrycznych i radiometrycznych. Badania takie, zaprojektowane na kilka lat, obejmować będą tereny górskie, centralną część kraju i Wybrzeże.

Badania aerogeofizyczne pozwolą na dokładniejsze poznanie budowy geologicznej kraju.

## 25-LECIE RZESZOWSKICH „WIADOMOŚCI FABRYCZNYCH"

Gazeta Samorządu Robotniczego Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Rzeszowie „Wiadomości Fabryczne" obchodzi 21 grudnia br. 25-lecie istnienia. W okresie swego ćwierćwiecza redakcja gazety chlubnie zapisała się swą działalnością publicystyczną i organizatorską w życiu rzeszowskiej WSK. Wystarczy przypomnieć, że „Wiadomości Fabryczne" są laureatem drugich nagród: Prasowej CRZZ (1972) i Klubu Dziennikarzy Prasy Zakładowej SDP. Ponadto pismo wyróżnione zostało: Złotą Odznaką Związku Zawodowego Metalowców, odznaką „Zasłużony dla województwa rzeszowskiego, Złotą Honorową Odznaką TPPR i Złotą Honorową Odznaką „Zasłużony dla WSK-Rzeszów". Nakład pisma wynosi 12 000 egz.

Kolegom z redakcji składamy serdeczne gratulacje z okazji jubileuszu pisma. Życzymy dalszych sukcesów w służbie swego zakładu i polskiego przemysłu lotniczego.

## WYSTAWA TWÓRCZOŚCI RACJONALIZATORSKIEJ MŁODYCH W PLL LOT

W dniach 25–27 listopada br. Zarząd Zakładowy Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej w PLL LOT zorganizował w sali tradycji LOTU w Warszawie wystawę twórczości racjonalizatorskiej młodych. W czasie trwania wystawy przeprowadzono międzynarodowy konkurs o tytuł najlepszego mechanika lotniczego w specjalności radiowej.

## ZAPROSZENIE PILOTÓW SAMOLOTOWYCH DO AUSTRII

Do Aeroklubu PRL wpłynęło z Aeroklubu Austrii oficjalne zaproszenie dla naszej reprezentacji narodowej do wzięcia udziału w II Mistrzostwach Świata Samolotów Lekkich. Impreza ta odbędzie się w dniach 11–15 sierpnia 1977 r. w austriackiej miejscowości Wels. Termin zgłoszeń upływa z końcem stycznia 1977 r.

## W SKRÓCIE

● **Na jednym z poligonów odbyły się** VII Centralne Zawody Użyteczno-Bojowe Wojsk Obrony Przeciwlotniczej.

● **13-letni syn Jacek** znanego i sławnego lotniczego małżeństwa, **Adeli i Józefa Dankowskich** z Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp., jest najmłodszym pilotem w Polsce, posiadającym już srebrną odznakę szybowcową.

● **Trzech szybowników** Aeroklubu Olsztyńskiego: **Józefat Szewczyk, Marek Brejta i Grzegorz Walczak**, wykonało 500-kilometrowe przeloty z Kętrzyna do Jeleniej Góry, zdobywając diamenty do odznaki szybowcowej.

● **Kapitan-pilot PLL LOT Tadeusz Hendzel** otrzymał Honorową Jubileuszową Odznakę 70-lecia Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców.

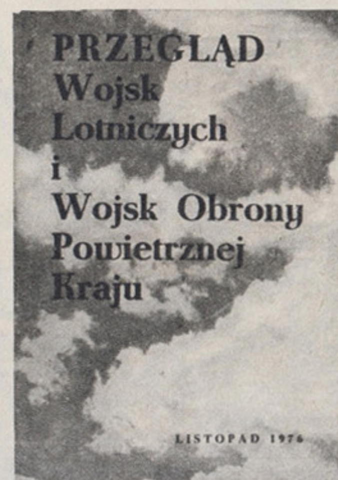
● **Szybownicy** Aeroklubu Częstochowskiego wylatali w minionym sezonie ponad 1650 godzin, skoczkowie ACz wykonali 1800 skoków, a piloci samolotowi tego klubu wylatali 800 godzin.

**NASTĘPNY NUMER „SKRZYDLATEJ POLSKI"**

**Pierwszy w nowym roku ukaże się z datą 2 stycznia 1977 r.**

## XXX lat „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK"

W grudniu 1976 r. mija 30 lat od powołania do życia „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju", miesięcznika wydawanego przez Dowództwo Wojsk Lotniczych i Dowództwo Wojsk OPK. Miesięcznik ten zaczął się ukazywać w styczniu 1947 r. pod nazwą „Wojskowy Przegląd Lotniczy", obecny tytuł przybrało pismo od stycznia 1974 r.




Wojskowo-lotniczy miesięcznik odegrał w ciągu 30 lat swego istnienia ważną rolę w rozwoju wojskowej wiedzy lotniczej, wymianie poglądów i doświadczeń kadry naszego lotnictwa wojskowego różnych specjalności, stanowił niezbędną pomoc w wykonywaniu zadań szkoleniowych, jakie przed Wojskami Lotniczymi i Wojskami OPK stawiało kierownictwo naszych sił zbrojnych. Problematyka „Przeglądu" była zawsze bogata i różnorodna, spotykała się też z zainteresowaniem lotników cywilnych, którzy chętnie studiowali niektóre pozycje, zwłaszcza artykuły polityczno-historyczne, z dziedziny eksploatacji sprzętu, samokształcenia, rozwoju lotnictwa transportowego i sportowego. W historii piśmiennictwa lotniczego Polski Ludowej miesięcznik ten znalazł poczesne miejsce.

Wspomnijmy, że długoletnim redaktorem naczelnym tego zasłużonego periodyku był nieżyjący już dziś płk nawig. Józef Kopacz, serdecznie zaprzyjaźniony i współpracujący również ze „Skrzydlatą". Obecnym redaktorem naczelnym pisma, od stycznia 1974 r., jest płk dypl. mgr Kazimierz Steć, na którego ręce składamy z okazji jubileuszu — dla komitetu redakcyjnego i zespołu redakcji — serdeczne gratulacje.

**„SKRZYDLATA POLSKA"**

# NA HORYZONCIE

## 1976 ROK

**Kończymy kolejny — 1976 rok. W dniach świątecznego odpoczynku wielu z nas oderwie się zapewne na chwilę od spraw dnia codziennego, spróbuje spojrzeć na mijający rok. Spróbuje dokonać pewnego bilansu, bardzo osobistego i zapewne swej rodziny. Podsumuje rok stary i ustali jakiś plan działania na rok nowy — najbliższą przyszłość. W tych dniach spojrzymy również nieco szerzej — w skali, która da nam możność ogólniejszych porównań i ogólniejszej oceny. Pracując w lotnictwie zawodowo czy społecznie — spróbujemy również spojrzeć szerzej na jego rozwój. Wszak to nasza umiłowana dziedzina, związani jesteśmy z lotnictwem uczuciowo i nic w tym dziwnego, że polskie skrzydła są nam serdecznie bliskie.**

**Jaki więc był ten rok 1976 dla naszego lotnictwa? Spróbujmy spojrzeć chociaż pokrótce na niektóre wydarzenia.**

**W lotnictwie sportowym zanotowaliśmy szereg kolejnych sukcesów na skalę międzynarodową. Szybownicy przywieźli z mistrzostw świata w Finlandii dwa medale: srebrny — J. Ziobro i brązowy — H. Muszczyński. A. Dankowska odebrała osobiście na konferencji generalnej FAI w Teheranie Medal Lilienthala i wsparła swe dotychczasowe sukcesy kolejnym zwycięstwem w międzynarodowych zawodach kobiet w Dinslaken (RFN). Znakomitym sukcesem uwieńczyli nasi reprezentanci swój start w modelarskich mistrzostwach świata makiet latających w Szwecji: J. Ostrowski zdobył złoty medal, drużyna polska — srebrny, a L. Podgórski — brązowy. Sukcesy zanotowali również spadochroniarze. Na mistrzostwach świata w Rzymie wywalczyli srebrny medal w skokach grupowych. Bardzo dobre rezultaty uzyskali także na spadochronowych zawodach krajów socjalistycznych w Bułgarii. Odnotujmy, że w tym roku J. Borkowska, jako pierwsza Polka, wykonała 2000-ny skok ze spadochronem. Międzynarodowych sukcesów nie zanotowali jedynie piloci samolotowi, ale wszak i oni, borykając się ze znanymi od lat trudnościami sprzętowymi, mieli dość ożywiony sezon. Aerokluby otrzymały w tym roku kilkanaście nowych czechosłowackich samolotów Zlin-42, a piloci akrobacyjni dwa najnowsze akrobacyjne Z-50. Nie załatwia to jednak sprawy sprzętu aeroklubowego generalnie. Liczymy, że rozwiąże go dopiero polski przemysł lotniczy, a pierwszą jaskółką tego jest chyba samolot wielozadaniowy PZL-110, którego pierwsze loty oglądaliśmy w roku bieżącym. Rok 1976 był też rokiem lotni, w czym pomogliśmy naszą akcją „Skrzydła dla wszystkich — skrzydła dla każdego". Sukcesy i medale naszego sportu lotniczego nie mogą i nie powinny przesłaniać nam wszystkich niedostatków, jakie towarzyszyły jeszcze aeroklubom w pracy 1976 r. Główne z nich to nabrzmiałe sprawy bezpieczeństwa lotów i skoków, trudności kadrowe i materiałowe.**

**Dynamicznie rozwijała się w dalszym ciągu nasza komunikacja lotnicza, chociaż w większym niż w poprzednich latach stopniu LOT odczuwał braki sprzętu i kadry. Otwarto drugą linię atlantycką z Warszawy do Montrealu. Nowością jest uruchomienie na Politechnice Rzeszowskiej nowego kierunku studiów, który kształcić będzie inżynierów-pilotów dla LOTU.**

**Coraz szerszym frontem do naszej gospodarki narodowej wkracza lotnictwo gospodarcze i usługowe. Nastąpił bardzo duży wzrost usług w rolnictwie i leśnictwie, w pracach naukowo-badawczych. Wielką dynamiką rozwoju może poszczycić się nasielski „Instal". Jak zawsze niezawodnie i ofiarnie pracowało nasze lotnictwo sanitarne, wprowadzając na swe wyposażenie coraz więcej śmigłowców.**

**Przemysł lotniczy dał się poznać w 1976 r. przede wszystkim wprowadzeniem do produkcji seryjnej nowego sprzętu, że wspomnimy tu tylko o samolotach — odrzutowym M-15 i gospodarczym „Kruku". Minęło 30 lat zasłużonym zakładom szybowcowym w Bielsku i 25 lat wytwórni śmigłowców w Świdniku. Oddziały usług gospodarczych przy WSK „PZL" na Okęciu, w Świdniku i w Mielcu mogą poszczycić się wieloma sukcesami zwielokrotnienia zakresu prac w kraju i za granicą.**

**Mówiąc o mijającym roku, nie sposób nie wspomnieć o polskim programie badań kosmicznych. Powołano Centrum Badań Kosmicznych PAN. Rozwój i rosnący zakres polsko-radzieckiej współpracy naukowo-technicznej symbolizuje porozumienie o przygotowaniu wspólnych lotów kosmonautów z krajów socjalistycznych, w tym z Polski, na radzieckich statkach kosmicznych. Właśnie, jak doniesiono z Moskwy, w grudniu rozpoczęli szkolenie kandydaci na kosmonautów z Polski, CSRS i NRD.**

**Można powiedzieć, że w 1976 r. zrobiliśmy sporo, bilans dokonań jest pozytywny, ale nie wszystko nam się jeszcze udało — wiele jest jeszcze do zrobienia. Lotnictwo i przemysł lotniczy są ważnymi dziedzinami naszej gospodarki narodowej. Stoją więc przed nami w dalszej pracy, w roku nowym i latach następnych, nie mniej trudne zadania. Wszystko zależy od naszej rzetelnej pracy, dyscypliny i osobistego zaangażowania. Zechciejmy o tym pomyśleć, kreśląc na przełomie roku nasze plany osobiste. Bo każde nasze działanie, mądre i gospodarskie, służy wspólnemu dobru — naszej socjalistycznej Ojczyźnie i polskim skrzydłom.**

**Przyjmijcie, Drodzy Czytelnicy, najlepsze życzenia — wszelkiej pomyślności.**

*Ikarus*

## PROMOCJA W WYŻSZEJ OFICERSKIEJ SZKOLE LOTNICZEJ

W Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie odbyła się 28 listopada br. uroczysta promocja kolejnej grupy absolwentów tej zasłużonej uczelni.

Aktu promocji dokonał dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski**, który wygłosił okolicznościowe przemówienie, składając nowo mianowanym oficerom serdeczne gratulacje.

Pierwszą lokatę zdobył ppor. nawig. inż. **Andrzej Błażejczyk**, drugą — ppor. nawig. inż. **Józef Żółtak**, a trzecią — ppor. pil. inż. **Stanisław Grzybek**.

## PROMOCJA W SZKOLE CHORĄŻYCH WOJSK LOTNICZYCH

W Szkole Chorążych Wojsk Lotniczych przy WOSL w Dęblinie odbyła się 21 listopada kolejna promocja absolwentów szkoły — pilotów śmigłowców, samolotów transportowych, nawigatorów i meteorologów-synoptyków. Nowych chorążych lotnictwa wojskowego promował komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski**.

## POLSKIE PRZYRZĄDY DO BADAŃ KSIĘŻYCA

Specjaliści Instytutu Geodezji Wyższej i Astronomii Geodezyjnej Politechniki Warszawskiej współpracują z innymi ośrodkami naukowymi przy budowie polskiej aparatury do badań Księżyca. W instytucie skonstruowano już urządzenie do automatycznego pomiaru kąta, zaś astronomowie i geofizycy poznańscy zbudowali elektroniczny pionownik. Urządzenia te stanowią fragmenty projektowanego teodolitu księżycowego, który zostanie w najbliższych latach zainstalowany na powierzchni srebrnego globu. Będzie to wspólny polsko-radziecki eksperyment naukowy.

## ZAKOŃCZENIE SEZONU W CWL

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp. odbyło się w listopadzie tradycyjne zakończenie sezonu. Wzięli w nim udział przedstawiciele władz politycznych i administracyjnych województwa leszczyńskiego z sekretarzem KW PZPR **Janem Płóciniczakiem**, który jest prezesem miejscowego aeroklubu.

Dorobek i osiągnięcia Centrum oraz aeroklubu omówił jego kierownik komandor por. pil. **Stanisław Kolasa**. Miłym akcentem spotkania było wręczenie wyróżnień — odznak aeroklubowych i szybowcowych sportowcom, pracownikom i działaczom leszczyńskiego ośrodka lotnictwa sportowego.

## OBRADY KOMISJI SAMOLOTOWEJ APRL

Kolejne posiedzenie Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL odbyło się 25 listopada br. Tematem obrad były m.in.: działalność wyszkoleniowa oraz sytuacja kadrowa w aeroklubach regionalnych, działalność sportowa w 1976 r., aktualna sytuacja sprzętowa i perspektywy jej poprawy, wytyczne działalności wyszkoleniowej i sportowej, a także plan pracy komisji na 1977 r.

## WYDAWNICTWA

**WIESŁAW ROZBICKI — „GDZIE TYLKO ORŁY...".** Wydawnictwo MON — 1976. Zbiór reportaży literackich o współczesnym Wojsku Polskim, m.in. o lotnikach wojskowych. Stron 220, cena 18 zł, nakład 10 000 + 350 egz.

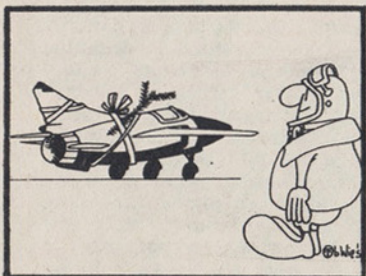
TADEUSZ MALINOWSKI — **„SKOCZKOWIE DOŚWIADCZALNI"**. Krajowa Agencja Wydawnicza RSW „Prasa–Książka–Ruch" — 1976. Miniatury lotnicze. Opowieść o skoczkach-„oblatywaczach" spadochronów. Str. 132, cena 12 zł, nakład 45 000 + 350 egz.

JANUSZ MEISSNER — **„PRZYGODA ŚRÓDZIEMNOMORSKA"**. Wydawnictwo Literackie, Kraków — 1976. Wydanie 3. Powieść. Str. 302, cena 42 zł.

## POTRZEBNY INSTRUKTOR I SZEF TECHNICZNY

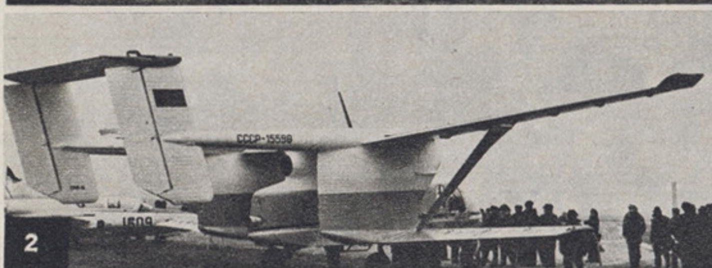
Aeroklub Ziemi Zamojskiej w Zamościu zatrudni od 1 stycznia 1977 r. instruktora szybowcowo-samolotowego oraz szefa technicznego. Warunki płacy i mieszkaniowe do uzgodnienia. Zgłoszenia należy nadsyłać pod adresem aeroklubu: **22-400 Zamość, ul. Staszica 14/4.**

**Rys. W. Fuglewicz**



# MIELEC
## 27. XI. 1976










W dniach 26–27 listopada br. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec" gościła delegatów Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG, którzy po obradach w Zakopanem zaproszeni zostali do Mielca. Goście zapoznali się z produkcją mieleckiego zakładu oraz obejrzeli na specjalnym pokazie, na ziemi i w powietrzu, sprzęt produkowany aktualnie przez polski przemysł lotniczy. Nasz fotoreportaż przedstawia fragmenty pokazu w dniu 27 listopada na mieleckim lotnisku.

Na zdjęciach: **1.** Najnowszy odrzutowy M-15 w pokazowej akcji opylania; **2.** Polsko-radziecki M-15 w barwach „Aerofłotu"; **3.** PZL-106 „Kruk"; **4.** Czteromiejscowy PZL-110 (Socata Rallye 100 ST) przeznaczony do szkolenia, treningu, lotów nawigacyjnych, dyspozycyjny i patrolowy. W głębi, na drugim planie, PZL-104 „Wilga 35"; **5.** Śmigłowiec Mi-2 w wersji rolniczej. **6.** Goście z zainteresowaniem obserwowali pokazy w powietrzu.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI






Jak już informowaliśmy w dniach 23—26 listopada br. odbyło się w Polsce trzecie posiedzenie Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Miało ono szczególnie ważne zadania. Jak sobie przypominamy, stała komisja do spraw lotnictwa powstała dopiero w roku ubiegłym, na miejsce Sekcji Transportu Lotniczego Stałej Komisji Transportowej. Dzięki tej zmianie, rozszerzyły się zarówno uprawnienia jak i zakres działania lotniczego organu RWPG. Może on obecnie samodzielnie podejmować uchwały i programować swoje prace. Komisja objęła swym zasięgiem oprócz transportu także usługi agrolotnicze i inne pozatransportowe. Na czele delegacji poszczególnych krajów w Komisji stoją obecnie obok dyrektorów zarządów lotnictwa — wiceministrowie transportu nadzorujący lotnictwo cywilne. Szefem delegacji Związku Radzieckiego jest minister lotnictwa cywilego ZSRR, marszałek B. P. Bugajew, który też przewodniczy Komisji.

Po pierwszym, organizacyjnym posiedzeniu Komisji w Moskwie oraz drugim, wstępnym w Hawanie, Polsce przypadło w udziale zorganizowanie narady o szerokim wachlarzu nagromadzonych problemów, ujętych w 17 punktach porządku

# III SESJA w

dziennego. Najważniejsze spośród nich to:

— tok pracy przy tworzeniu wspólnego centrum szkolenia personelu lotniczego,

— dalsze prace w dziedzinie automatyzacji ruchu lotniczego,

— wyposażenie samolotów w systemy dalekiej nawigacji,

— szereg zagadnień związanych z eksploatacją sprzętu lotniczego,

— niektóre zagadnienia dotyczące nowego sprzętu,

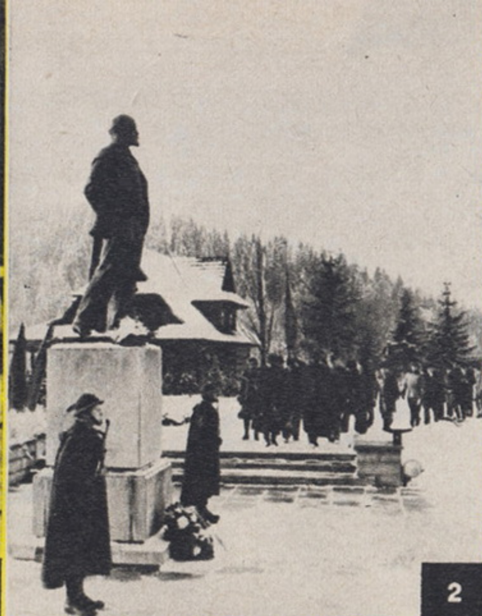
— problemy ekonomiczne i finansowe związane z zawieraniem umów o wspólnej eksploatacji samolotów transportowych,

— udział transportu lotniczego w opracowaniu długofalowego programu rozwoju połączeń transportowych krajów RWPG.

Komisja podjęła postanowienia również w siedmiu innych sprawach, opracowanych przez radę naukowo-techniczną i przekazanych jej w trybie roboczym. Dotyczą one unifikacji norm zdatności technicznej samolotów o masie do 5700 kg, warunków technicznych dla samolotów krótkiego i pionowego startu, zagadnień obsługi technicznej i remontów sprzętu lotniczego, unifikacji dokumentów medycznych lotnictwa cywilnego i innych.

Na porządku dziennym trzeciego posiedzenia znalazły się także sprawy typowe, takie jak wykonanie uchwał zwierzchnich organów RWPG, wymiana opinii na tematy związane ze współpracą w międzynarodowych organizacjach lotniczych, sprawozdanie z działalności Komisji za rok bieżący oraz tematyczny i kalendarzowy plan pracy na rok 1977. Plan ten przewiduje m.in. rozpatrzenie wniosków delegacji polskiej w sprawie współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotów oraz opracowanie kompleksowe za-













**NA ZDJĘCIACH: 1.** Obrady plenarne Komisji odbywały się w sali Prezydium MRN w Zakopanem; **2.** Delegaci złożyli wieńce pod pomnikiem Lenina w Poroninie; **3.** Obrady plenarne poprzedziło posiedzenie przewodniczących delegacji; **4.** Przewodniczący delegacji polskiej wiceminister J. Raczkowski podpisuje protokół końcowy obrad Komisji. Z lewej wiceminister lotnictwa cywilnego ZSRR S. Pawłow, który przewodniczył zakopiańskim obradom; **5.** Delegaci byli zakwaterowani w domu wypoczynkowym „Kolejarza". **6.** Przerwy między posiedzeniami delegaci wykorzystywali na spacery w pięknej zimowej scenerii Tatr.

gadnień związanych z lądowaniem samolotów w warunkach II kat. ICAO. Następne, czwarte posiedzenie Komisji ma się odbyć w stolicy Mongolii, Ułan Bator, w maju 1977.

Spośród rozpatrywanych na trzecim posiedzeniu Komisji zagadnień szczególnie ważną, tak dla nas jak i pozostałych krajów RWPG, jest sprawa ośrodka szkolenia personelu lotniczego. Ma on powstać wspólnymi siłami zainteresowanych krajów w Ulianowsku nad Wołgą. Jak wynikło z informacji, przedłożonych przez wiceministra lotnictwa cywilnego ZSRR, S.S. Pawłowa obecnie kończą się w Związku Radzieckim opracowania projektu tego wielkiego przedsięwzięcia. Kompleks centrum szkoleniowego będzie się składał z trzech zasadniczych części: odpowiednio dostosowanego do potrzeb szkoleniowych lotniska, zespołu obiektów naukowo-treningowych oraz budynków mieszkalnych i socjalno-usługowych. Przy projektowaniu tych obiektów będą wykorzystane zarówno doświadczenia radzieckie, jak i innych, przodujących krajów. Centrum w Ulianowsku zapewni rozwiązanie problemu szkolenia i doskonalenia w szerokim zakresie i na najwyższym, światowym poziomie zarówno personelu latającego, jak i obsługi

# ZAKOPANEM

technicznej oraz służb kontroli ruchu lotniczego. Rozpoczęcie pracy centrum przewidziane jest na rok 1980.

Rozpatrywane na trzecim posiedzeniu zagadnienia świadczą, o szerokim zakresie zainteresowań Komisji, obejmującym już dziś niemal wszystkie dziedziny i formacje lotnictwa cywilnego. Należy dodać, że równolegle z reprezentowanymi w Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG państwowymi zarządami lotnictwa cywilnego ściśle współpracują ze sobą, w oparciu o umowę berlińską, przedsiębiorstwa przewozu lotniczego krajów RWPG. Zajmują się one już bardziej konkretnymi, operatywnymi problemami technicznymi i ekonomicznymi przewozu lotniczego. Posiedzenia przedstawicieli przedsiębiorstw odbywają się również dwa razy do roku. Rozpoczęły się także regularne spotkania przedstawicieli jednostek zajmujących się usługami lotniczymi.

W trzecim posiedzeniu Komisji uczestniczyło 72 delegatów reprezentujących wszystkie kraje członkowskie naszej wspólnoty, 3 etatowych pracowników sekretariatu Komisji (sektora lotnictwa cywilnego RWPG) oraz przedstawiciel usług lotniczych. Przewodniczył obradom w zastępstwie ministra B. Bugajewa szef delegacji radzieckiej, wiceminister lotnictwa cywilnego S. S. Pawłow. W skład delegacji polskiej, kierowanej przez wiceministra gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego. wchodzili m. in. dyrektorzy: CZLC — M. Roman, Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego PZL — K. Kuczyński i PLL LOT — W. Wilanowski. Plenarne obrady w Zakopanem poprzedziła w Warszawie dwudniowa narada sekretarzy delegacji, na której Polskę reprezentował zastępca dyrektora CZLC d/s technicznych — A. Misiorek.

**JERZY OSIŃSKI**











**NA ZDJĘCIACH:**

7. Przewodniczący delegacji zwiedzili także krakowskie Muzeum Lotnictwa i Astronautyki — oto goście przy szybowcu „Jastrząb". 8. Delegacja polska na sali obrad. W pierwszym rzędzie od lewej — dyr. K. Kuczyński, wiceminister J. Raczkowski i dyr. M. Roman. 9. W Muzeum Lotnictwa i Astronautyki. Goście przy samolocie „Bies". 10. Pamiątkowe zdjęcie po zwiedzeniu przez delegatów zabytkowego Wawelu. 11. Zima dopisała w Zakopanem w czasie obrad III Sesji. Nic też dziwnego, że delegaci skorzystali również z góralskiego kuligu.

Wszystkie zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

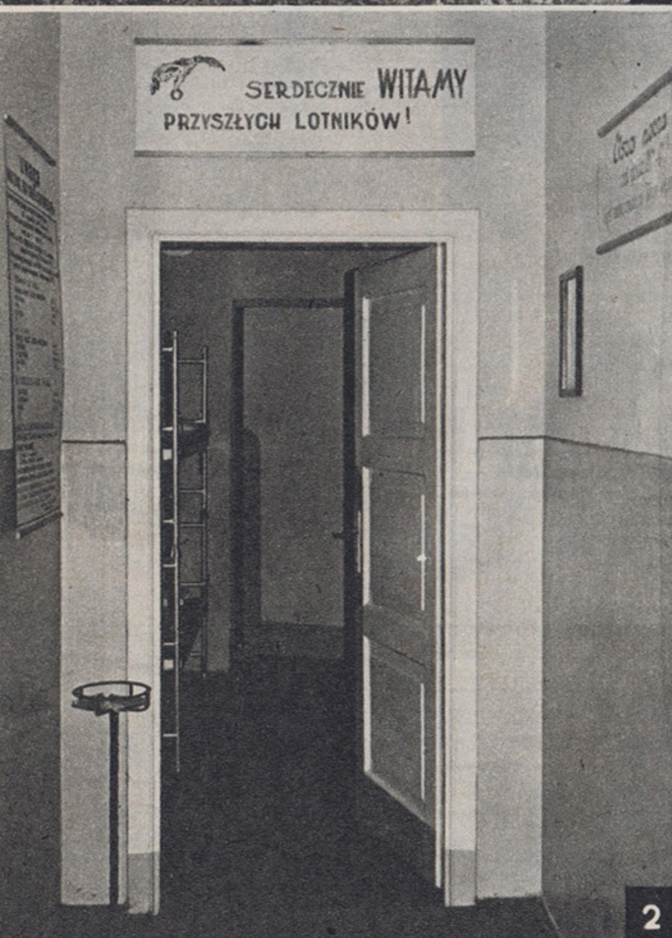


1



# V list z DĘBLINA

# DO BAZY 3 km



2



3

Dzisiaj wybieram się do Bazy. Podobno niedaleko, jakieś trzy kilometry. Oczywiście, poza terenem WOSL-Dęblin. Chcę tam, w Bazie dowiedzieć się, jak przyjmowani są i jakie mają warunki pobytu kandydaci na lotników, na podchorążych WOSL. Najlepiej, jeśli zjawię się tam bez uprzedniego zawiadomienia, niejako z zaskoczenia. Wtedy będę miał gwarancję, że to co widziałem nie zostało specjalnie przygotowane na moje odwiedziny. Idę zatem do Bazy. Coś długo idę. Może odległość się zmieniła, albo ja zbyt już powoli chodzę... Obmyślam mój genialny plan zaskoczenia i wreszcie odnajduję spory budynek mieszkalny, na którego ścianie widnieje dobrze czytelny, w dodatku nawet w dzień oświetlony napis, że tutaj, na tym, a na tym piętrze, mieści się Baza Kandydatów. No, jesteśmy na miejscu. Zaraz wyjaśnię sprawę, bo jeden z naszych Czytelników, kandydujący do Dęblina napisał w swoim czasie list. Odpowiedzieliśmy nań publicznie. Ale ja dziś pragnę się przekonać, czy Czytelnik miał rację, pisząc o niezwykłym bałaganie, o brudnych łóżkach i braku ciepłej wody i wielu innych kłopotach. Zobaczymy, jeszcze pół piętra mam do celu.

Rzeczywistość jest przyjemna. Czyste i niezwykle schludne pomieszczenia — to wrażenie pierwsze. Przyjmuje mnie „dowódca" Bazy, odpowiedzialny za wszystko co się tutaj dzieje, st. szer. Ryszard Patecki oraz jego dwaj pomocnicy, st. szer. Sylwester Sierański i st. szer. Andrzej Janik. Mili, uczynni i zdyscyplinowani chłopcy. Pokazują mi swoje gospodarstwo. Sale wypełnione łóżkami piętrowymi to sypialnie. Szafki na ubrania. Czyściutkie koce. Wszystko błyszczy. Sala wypoczynkowa z radiem i telewizją. Zaglądam nawet do łazienki, świadom skargi naszego Czytelnika... Moi Drodzy! Oświadczam, że chciałbym taką mieć łazienkę u siebie w mieszkaniu, jaką mają kandydaci na Bazie. Jednak nie dowierzam jeszcze i sprawdzam czy aby woda leci. Nie, nie chodzi mi o zimną, a o gorącą. Jest i gorąca! A zatem nie miał racji nasz Czytelnik, ten co nieopatrznie chciał zostać lotnikiem. Wyjaśniono mi, że była w pewnym okresie ograniczona dostawa wody gorącej na skutek, szybko zresztą zlikwidowanej, awarii, bo to przecież budynek tylko chwilowo goszczący Bazę Kandydatów. Na pozostałych piętrach mieszkają cywilni lokatorzy. Tutaj kandydaci przyjeżdżający na badania lotniczo-lekarskie i po tym egzaminy, śpią. Stąd maszerują do szkoły na badania i posiłki. Tutaj mogą odpoczywać i przygotowywać się do kolejnych badań. Pomieszczenie obliczone na doraźny pobyt, nie ma jednak cech prowizorki. Już przy wejściu sympatię budzi napis: Witamy przyszłych lotników. No, skończyłem „inspekcję". Jestem z jej wyników najzupełniej zadowolony. Wiem także, iż ani jeden kandydat, któremu o zawód lotnika chodzi naprawdę nie będzie marudził, że łóżko nieco przytwarde, albo woda zbyt wolno się z kranu wylewa...

A w Bazie, proszę pana — mówi mi potem, już w WOSL, ppłk pil. Czesław Lewandowski — prowadzimy zasadniczą selekcję kandydatów! Pierwszą przeprowadzają Wojskowe Komendy Uzupełnień. Ale u nas dopiero możemy się przekonać naprawdę czy kandydat na podchorążego przyjechał tylko obejrzeć miasto Dęblin i odwiedzić restaurację, czy też chce zostać w szkole. Ci, którzy w Dęblinie-miasteczku widzą „dziurę", gdzie ani kin, ani teatrów, ani dansingów i budek licznych z piwem nie uświadczą, wracają czym prędzej do domu. My absolutnie nikogo nie zatrzymujemy. Nie chcesz, trudno, twoja wola. Nieraz tylko, w poczuciu obowiązku służbowego i społecznego, pytamy: no dobrze chłopcze, ale kto zwróci pieniądze państwowe, które zostały wydane na twoją podróż, na pobyt tutaj, na wyżywienie? Szkoda, że tak późno zorientowałeś się, że nie zapytałeś bardziej doświadczonych, że w ogóle próbowałeś kandydować do lotniczej szkoły wojskowej...

Ppłk Lewandowski od paru lat kieruje placówką, która nosi miano: „Wydział naboru i rekrutacji do WOSL, Szkoły Chorążych i Liceum Lotniczego". Jest zatem odpowiedzialny za całą procedurę, związaną z przyjęciem kandydatów. Jemu też oczywiście podlega Baza, którą zwiedzałem. Kiedy mówię o moich spostrzeżeniach, o skardze Czytelnika, informuje mnie, jak go zabolała niesłuszna opinia młodego człowieka. Tu muszę wyjaśnić, że ppłk Lewandowski jest pilotem I klasy, od ćwierć wieku związanym z Dęblinem, że kocha lotnictwo i ma serce otwarte dla wszystkich młodych ludzi, którzy chcą zostać lotnikami — pójść w jego ślady. Nie, nie, pułkownik nie należy do tych, którzy urzędowo „załatwiają" jakieś papierki. On chce każdemu pomóc, doradzić. Nawet temu, który omyłkowo trafił do WOSL — Dęblin, bo mu się wydawało, że tylko będzie latał i brał udział w pięknych defiladach. Podpułkownik Lewandowski jest spokojny, opanowany, mówi przykonywująco, nigdy się

1. Tutaj, zaraz za rogiem jest wejście do Bazy.
2. Tędy wejdziemy do pomieszczeń Bazy.
3. Na nich można polegać. Opiekunowie Bazy: z prawej — st. szer. Ryszard Patecki i st. szer. Sylwester Sierański.

Zdjęcia: P. Elsztein (4)

nie unosi. Twierdzi, że jego praca jest ciekawa, że ją polubił, chociaż z początku po zmianie funkcji nie bardzo widział się na tym stanowisku.

Rozmawiamy na przeróżne tematy. Podpułkownik i mnie nie chce zbyć ogólnikami, podobnie jak swych kandydatów. Cierpliwie wyjaśnia, tłumaczy. Oddaje do mej dyspozycji samochód, abym mógł zajrzeć tu i tam, jak najlepiej, abym się czuł gościem w pełnym tego słowa znaczeniu. Przeglądam tabele, wykazy, a nawet interesującą mapę, gdzie zaznaczono skąd przychodzą kandydaci do WOSL. Pierwsze miejsce trzyma Lubelskie, potem Warszawskie (tu serce moje bije z dumy jakby żywiej), a na trzecim miejscu znajduje się Katowickie, dzieląc się tą pozycją z Rzeszowskiem. No, proszę, kto by przypuszczał, że tak wygląda mapa „zagłębia kandydatów" do lotnictwa. Najwięcej kandydatów rekrutuje się spośród środowiska robotniczego, następnie z wiejskiego — chłopskiego, inteligenckiego i na końcu z rodzin wojskowych zawodowych. Taka jest kolejność. Obojętnie czy będziemy liczyli w liczbach całkowitych czy w procentach. Jeśli chodzi o rodziny wojskowych, to niezbędne jest wyjaśnienie: nie dlatego znajdują się na końcu, że z tego środowiska jest mało chętnych, a po prostu dlatego, że jest to środowisko liczebnie najmniejsze.

Oglądam jeszcze inne zestawienie. Z jakich organizacji pochodzi młodzież kandydująca do WOSL? Otóż najwięcej jest członków ZSMP, potem następują harcerze, następnie na trzecim miejscu znajduję członków Aeroklubu PRL.

Na ilość kandydatów w dęblińskiej Szkole Orląt nie narzekają. Tylko po wielu selekcjach okazuje się, że nie wszyscy mogą pracować zawodowo w lotnictwie wojskowym. Poważny jest, co wzbudza zaniepokojenie, „odpad" — mówiąc językiem urzędowym — młodych ludzi. Mamy — i to jest prawda niezbita — chłopców jak dęby, wybujałych i bardzo przystojnych. Jakże jednak wielu z nich posiada przeróżne wady ukryte, o których pojęcia zupełnie do czasu pojawienia się w Dęblinie nie miało.

Oto lista najczęściej występujących schorzeń czy wad wykrywanych przez lekarzy lotniczych: choroby układu krążenia, między innymi wysokie, ponad normę tętno; nadmierna pobudliwość (około 10% kandydatów na to cierpi); skrzywienie kręgosłupa wrodzone lub nabyte; ukryty zez lub niedoskonałość widzenia (około 18% kandydatów); dalej — skrzywienie przegrody nosowej i zły stan gardła; zły stan uzębienia i — wreszcie — głuchota. Jak to głuchota? — pytam. Czy lotnik musi mieć słuch lepszy od wszystkich nielotników, czy przypadkiem nie wpadamy w przesadę z tymi badaniami?! Ależ nic podobnego, otrzymuję szybko wyjaśnienie. Nie chodzi o supersłuch, a o normalną budowę jego organów wewnętrznych. Kandydaci w większości nie wiedzą nawet, że już stracili normalny słuch. I teraz chyba najważniejsza sprawa: skąd biorą się takie i inne schorzenia? Niektóre są od urodzenia, niektóre można by zlikwidować wcześniejszym rozpoznaniem i leczeniem. Innym można by zapobiec.

Kiedy pytam ppłk. Lewandowskiego, jaką by dał mnie osobiście radę, ale taką najlepszą — jak przejść te wszystkie badania lekarskie, podpułkownik uśmiecha się i mówi mniej więcej tak: Radziłbym redaktorowi więcej godzin siedzieć przed telewizorem i to jak najbliżej ekranu w pozycji jak najbardziej skulonej — to hartuje kręgosłup i dobrze działa na oczy. Mogę także zalecić wielogodzinne wysiadywanie przed telewizorem czy odbiornikiem radiowym podczas imprez sportowych: tylko kibicowanie rozwija mięśnie całego ciała. A wreszcie, radzę redaktorowi częstsze odwiedzanie dyskotek z „latającymi decybelami". To doskonale wzmacnia słuch... Proszę nie myśleć, że fantazjuję. Fakty uszkodzenia słuchu właśnie dzięki modzie słuchania muzyki głośnej, powodują, że kandydaci na lotników opuszczają naszą uczelnię, ledwo tylko do niej weszli. To samo dotyczy biernego udziału w imprezach sportowych i wszelkiego rodzaju ćwiczeniach gimnastycznych. Nie wspominam o tytoniu i alkoholu, bo szkodliwość ich jest wszystkim znana. Nasze obserwacje, jeśli chodzi o stan zdrowia młodzieży pokrywają się z pamiętnym Raportem o Stanie Oświaty, gdzie podnoszono to zagadnienie.

Z każdym kandydatem prowadzone są rozmowy. Pytają go zatem, dlaczego chce zostać lotnikiem, co go tutaj skierowało. Ale pytania takie są zadawane nie tym, którzy przyszli świadomie z aeroklubów, mieli już do czynienia z szybownictwem czy nawet z modelarstwem, a tym co jeszcze nie określili swych zamiłowań w latach poprzedzających wstąpienie do WOSL.

Kiedy pytam o nasze aerokluby, które przecież powinny być najlepszą bazą kandydatów, podpułkownik Lewandowski wyjaśnia, że kluby lotnicze nie dają obecnie takich kandydatów, jak w latach poprzednich. Czy są gorsi? Nie o to chodzi. Ale na obecnie prowadzonych kursach LPW przygotowanie jest zbyt powierzchowne, ograniczone czasem trwania kursu. Instruktorzy w aeroklubach, choćby wychodzili ze skóry, nie dadzą rady wyszkolić pilota samolotowego, który nigdy przedtem nie siedział w kabinie szybowca, który najlepiej lata, ale... z instruktorem w jednej kabinie. Naturalnie, dobre jest i oswojenie się z powietrzem, ale tu w WOSL, kiedy podchorąży dopiero po dwóch latach nauki rozpocznie szkolenie samolotowe, wszystko chyba trzeba zaczynać od początku. Podpułkownik jest zdania, że aeroklubom naszym trzeba pomóc — szybko i radykalnie. Wówczas znajdzie się i lepszy system przygotowania kandydatów do zawodu lotniczego, do przekroczenia bramy uczelni wojskowej. Pomoc polegałaby naturalnie na zwiększonej kadrze instruktorów i zwiększonej liczbie samolotów. Chociaż i szybowców nie jest zbyt dużo, bo chętni do uprawiania szybownictwa nie mogą znaleźć miejsc w aeroklubach. Czy potwierdzają się te fakty? Oczywiście! Czy czekają na rozwiązanie? Naturalnie! Czy są ważne? Jak najbardziej, bo dzięki zainteresowaniu młodzieży lotnictwem, piękną atmosferą koleżeńskości sportu naprawdę czystego i pełnego poświęceń, mniej będzie kandydatów do kolejki pod budkami z piwem. Tu stawiam dwa wykrzykniki!!

Kiedy pytam podpułkownika o najkrótszą, najlepszą drogę do Dęblina, wyjaśnia mi, że każdy potencjalny kandydat powinien najpierw zgłosić się do Wojskowej Komendy Uzupełnień. Dotyczy to również młodzieży z aeroklubów. Chodzi o to, że WKU danego rejonu są upoważnione do kierowania kandydatów do szkół wojskowych. Tam prowadzona jest, niejako wstępna, selekcja. Stamtąd — co ważne dla kieszeni młodego człowieka — otrzymuje się bezpłatnie: zlecenie na przejazd w obie strony, na wyżywienie i pobyt w WOSL podczas badań lekarskich i następnie w czasie egzaminów. I teraz uwaga! Już od stycznia 1977 roku rozpoczynają się przyjęcia kandydatów do WOSL. Trwać będą do końca maja. Każdy zatem, kto ma szczere zamiłowanie i w pełni odpowiada warunkom przyjęć, może wybrać w ciągu niespełna 150 dni, od stycznia do maja, najkorzystniejszy dla siebie termin. Może poddać się badaniom lotniczo-lekarskim, a mając już pierwszą tego rodzaju „przepustkę" w kieszeni, będzie oczekiwał na egzamin kwalifikujący go ostatecznie jako kandydata na podchorążego w WOSL — Dęblin.

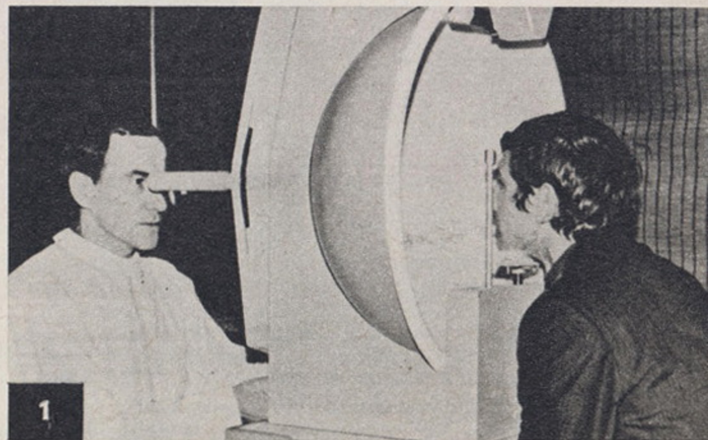
Żegnam gościnny Dęblin, a wszystkim kandydatom do tej najstarszej, pół wieku już liczącej uczelni lotniczej, życzę wytrwałości, pokonania wszystkich barier. Pamiętajcie, że spotkacie się tutaj z wielką życzliwością. Nawet, jeśli którejś bariery nie przekroczycie za pierwszym razem.

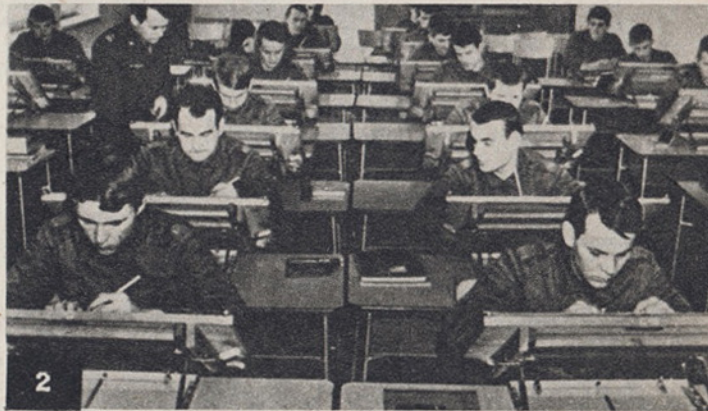
Wszystkim, którzy w Szkole Orląt ułatwiali mi pracę podczas zbierania materiałów do kolejnych „listów", serdecznie dziękuję i kreślę się z wielkim szacunkiem.

**PAWEŁ ELSZTEIN**

1. Badanie lotniczo-lekarskie u okulisty.
2. W kreślarni, już jako podchorążowie.
3. W sali nawigacji.
4. A teraz loty, na razie na dwusterze.
5. Wreszcie finał — samodzielne loty na samolocie bojowym.

Zdjęcia: Piotr Słoma.











# PRZYJMUJEMY ZGŁOSZENIA KANDYDATÓW

# BŁĘKITNE skrzydła

Publikujemy poniżej ramowy regulamin honorowego wyróżnienia roku p.n. „BŁĘKITNE SKRZYDŁA", zapraszając tym samym Czytelników, organizacje i instytucje lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego do zgłaszania redakcji odpowiednich kandydatur — ludzi i zespołów, którzy za wybitne osiągnięcia w 1976 roku powinni zostać uhonorowani „BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI".

Jak Czytelnicy zapewne pamiętają, nasze honorowe wyróżnienia roku mają już ponad 12-letnią tradycję. Wprowadzone po raz pierwszy w 1964 r., „Błękitne Skrzydła" zdobyły sobie życzliwość naszych Czytelników i uznanie społeczności lotniczej — stały się cenionym wyróżnieniem.

W latach 1964—1974 kandydatów do „Błękitnych Skrzydeł" typowała wyłącznie redakcja, korzystając tylko częściowo z sugestii Czytelników. Oni to właśnie w latach następnych podpowiedzieli nam, żeby zmienić zasady przyznawania „Błękitnych Skrzydeł". Argumentowano słusznie, że skoro „Błękitne Skrzydła" mają być społecznym uznaniem — co redakcja zawsze podkreślała — niechże więc społeczność lotnicza, zarówno Czytelnicy „Skrzydlatej" jak i jej przedstawiciele z organizacji i instytucji lotniczych, mają prawo zgłaszania kandydatów do honorowego wyróżnienia roku. Chodziło też o to, żeby te kandydatury były konsultowane i opiniowane przez przedstawicieli społeczności lotniczej.

Wychodząc naprzeciw tym postulatom, zmieniliśmy w zeszłym roku zasady przyznawania „Błękitnych Skrzydeł". Zależy nam bowiem bardzo na tym, aby nasze honorowe wyróżnienia roku miały ogólnokrajowy charakter uznania, były także czynnikiem integrującym działalność naszego lotnictwa — stały się tradycją współczesnego lotnictwa polskiego. Dlatego też w tym roku ponawiamy nasze propozycje — prosimy o zgłaszanie kandydatur.

Doroczne honorowe wyróżnienia „Skrzydlatej" są w jakiejś mierze wykładnikiem osiągnięć roku, akcentującym dobrą robotę, inicjatywy i twórcze dokonania ludzi oraz zespołów — dla lotnictwa i na rzecz lotnictwa.

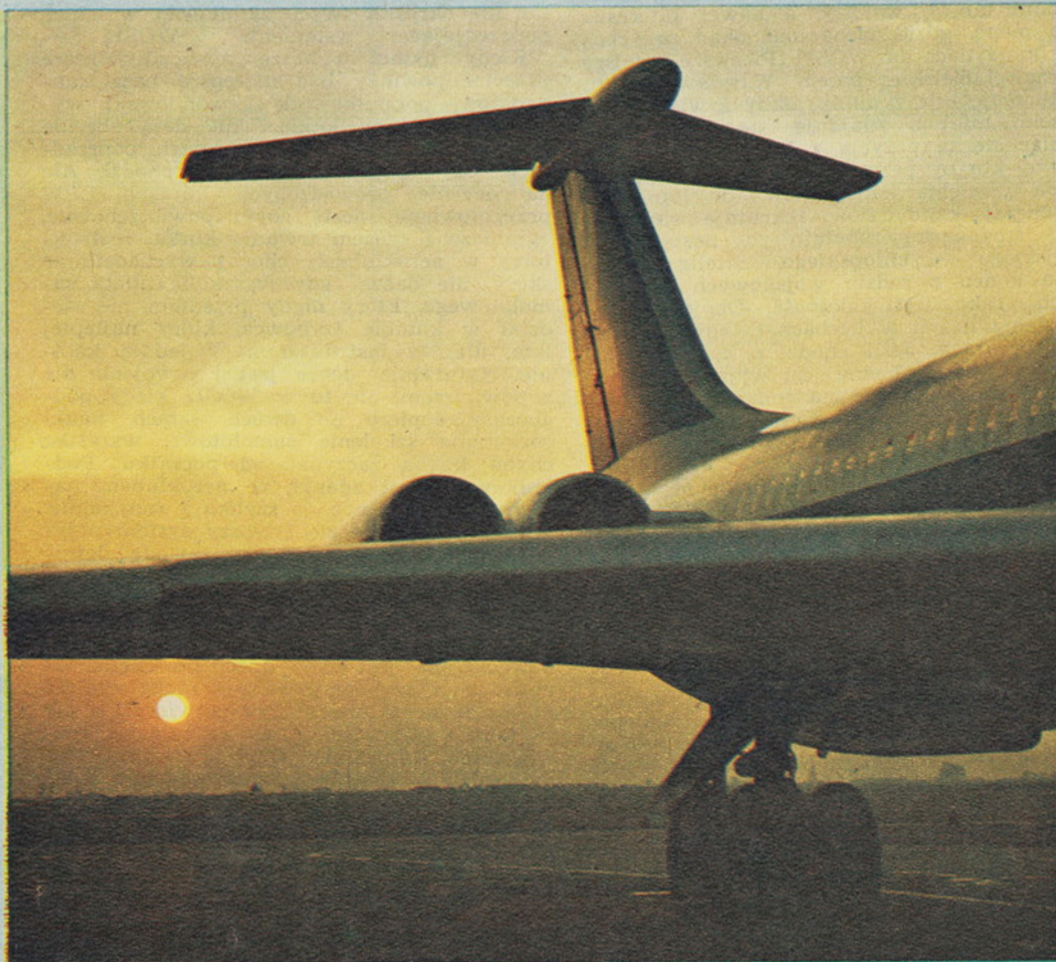
Wśród dotychczasowych laureatów „Błękitnych Skrzydeł" znajdują się, reprezentatywni naszym zdaniem, przedstawiciele lotnictwa, którym zawdzięcza ono w swej współczesnej historii wiele sukcesów. W tym znakomitym gronie są ludzie lotnictwa sportowego i komunikacyjnego, piloci szybowcowi i samolotowi, modelarze i spadochroniarze, piloci doświadczalni, personel lotnictwa sanitarnego i gospodarczego, rekordziści, mistrzowie Polski i świata, mechanicy i działacze aeroklubowi, pisarze i dziennikarze, konstruktorzy zawodowi i konstruktorzy-amatorzy, ludzie i zespoły polskiego przemysłu lotniczego i lotnictwa wojskowego.

Na liście laureatów „Błękitnych Skrzydeł" figurują również osoby i zespoły spoza środowiska lotniczego, którzy w różny sposób przyczyniali się swą działalnością, bezpośrednio lub pośrednio, do rozwoju polskich skrzydeł.

Wybierzmy więc i tych najlepszych z roku 1976. Tych, których trud i osiągnięcia zasługują na nasz szacunek, powszechne i społeczne uhonorowanie.

Przez cały styczeń 1977 r. przyjmujemy zgłoszenia kandydatów do honorowego wyróżnienia „Błękitnymi Skrzydłami". Wnioski prosimy kierować pod adresem redakcji:

**„Skrzydlata Polska", 00-023 Warszawa, ul. Widok 8, z dopiskiem na kopercie: „Błękitne Skrzydła — 1976".**



Zdjęcia: Janusz Czerniak.

## RAMOWY REGULAMIN
## HONOROWEGO WYRÓŻNIENIA ROKU
## pod nazwą „BŁĘKITNE SKRZYDŁA"

1. Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska" ustanawia doroczne honorowe wyróżnienia roku pod nazwą „Błękitne Skrzydła".
2. „Błękitne Skrzydła" mają charakter honorowego społecznego uznania dla wybitnych osiągnięć w lotnictwie polskim w danym roku i są przyznawane za pracę zawodową, działalność społeczną, osiągnięcia sportowe w lotnictwie cywilnym i wojskowym, w dziedzinie nauki i techniki oraz w przemyśle, jak również za twórczość artystyczną i publicystyczną o tematyce lotniczej.
3. „Błękitne Skrzydła" mogą być przyznawane wielokrotnie, indywidualnie i zespołowo (zespołom, organizacjom, instytucjom, zakładom pracy itp.), wyłącznie obywatelom i instytucjom polskim za działalność w kraju i zagranicą). Ilość wyróżnień nie jest ograniczona.
4. Honorowe wyróżnienia przyznaje Kapituła „Błękitnych Skrzydeł", powoływana co roku przez redakcję „Skrzydlatej Polski" w porozumieniu z centralnymi instytucjami lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego, których przedstawiciele wchodzą w skład Kapituły.
5. „Błękitne Skrzydła" przyznawane są na podstawie zgłoszeń kandydatów przez czytelników, instytucje, organizacje i zakłady. Zgłoszenia przyjmuje redakcja „Skrzydlatej Polski" w okresie od 1 do 31 stycznia 1977 r. Wnioski powinny być odpowiednio umotywowane, pożądane są przy tym opinie organizacji polityczno-społecznych oraz fotografia kandydata(ów). Zgłoszenia należy kierować pod adresem: Redakcja „Skrzydlatej Polski", 00-023 Warszawa, ul. Widok 8, z dopiskiem na kopercie „Błękitne Skrzydła — 1976".
6. Nadesłane wnioski zostaną rozpatrzone, zaopiniowane i zaakceptowane przez Kapitułę „Błękitnych Skrzydeł" w lutym 1977 r.
7. Ogłoszenie listy laureatów „Błękitnych Skrzydeł — 1976" nastąpi w końcu marca 1977 r. — w Dniu „Skrzydlatej Polski". W tym też czasie odbędzie się w Warszawie spotkanie władz lotniczych i członków Kapituły z laureatami honorowych wyróżnień roku 1976.
8. Postanowienia niniejszego regulaminu w latach następnych mogą ulec zmianie.

Redakcja „Skrzydlatej Polski"

**ADELA DANKOWSKA z Aeroklubu Leszczyńskiego jest aktualnie najlepszą szybowniczką świata. Do niej należy pięć rekordów międzynarodowych z ośmiu, które dotąd ustanowiła. Na swoim koncie ma też 25 (!) rekordów Polski. Ta znakomita pilotka może pochwalić się wreszcie wspaniałą serią zwycięstw w zawodach. W 1974 r. i 1976 r. zwyciężyła w VIII i X Krajowych Zawodach Szybowcowych Kobiet w obsadzie międzynarodowej. W roku ubiegłym pokonała czołowe szybowniczki świata podczas II Międzynarodowych Kobiecych Zawodów Szybowcowych w Lesznie. W roku bieżącym zwyciężyła też w silnie obsadzonych II Zawodach Szybowcowych Kobiet w Dinslaken (RFN). Za wybitne osiągnięcia sportowe, Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) przyznała jej w br. Medal im. Lilienthala — najwyższe na świecie wyróżnienie szybowcowe. Uprawianie sportu wyczynowego Adela Dankowska godzi z licznymi obowiązkami zawodowymi, rodzinnymi i społecznymi. Pracuje zawodowo jako instruktor lotniczy w Centrum Wyszkolenia Lotniczego, jest żoną i matką dwojga dzieci oraz radną Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lesznie. Medalistkę Lilienthala pragniemy przedstawić Czytelnikom inaczej, niż zwykło się to robić. Wybraliśmy mianowicie kilkanaście faktów z jej życia — tych, które utrwaliły się jej najmocniej w pamięci. Komentuje je osobiście ADELA DANKOWSKA.**




Adela Dankowska przed kolejnym lotem po rekord. Przygotowuje ją jej mąż i trener, Józef Dankowski.

# przygoda życia

**Trwała wojna, był rok 1945. W odległości zaledwie pół kilometra od rodzinnego domu Adeli Skoniecznej (nazwisko panieńskie Dankowskiej) w Soplicowie utworzono polowe lądowisko.**

— Po raz pierwszy zobaczyłam samolot z bliska — wspomina Adela Dankowska. Było do dla mnie duże przeżycie. Od tej pory czytałam wszystko o lotnictwie, co tylko wpadło mi w ręce. Zaczęłam marzyć o lataniu. Do latania doszłam jednak drogą okrężną, poprzez spadochroniarstwo, które zaczęłam uprawiać w Aeroklubie Warszawskim. Postawiono mi warunek — aby zacząć szkolenie szybowcowe, muszę wykonać 3 skoki. Ani się obejrzałam, a wykonałam ich 80.

**Pierwszy lot. Wykonała go w Lęborku, w 1954 r., na szybowcu szkolnym „ABC".**

— Do dzisiaj podziwiam swoją odwagę, chociaż lot trwał sekundy, na wysokości paru centymetrów i na odległość kilkudziesięciu metrów. Ale czułam, że przypięto mi skrzydła.

**Po zakończeniu programu lotów na „ABC", jako jedna z nielicznych w grupie instruktora Zygmunta Gołębiowskiego poleciała na bardziej doskonałej „Salamandrze".**

— „Salamandra" potraktowała mnie „nieżyczliwie". Po odczepieniu wpadłam w korkociąg, wyprowadziłam jednak i o dziwo, wylądowałam przy strzale — cała i szczęśliwa. „Salamandra" też. Turnus się skończył, cierpliwość instruktora także.

**Pomimo chwilowych niepowodzeń, nie daje za wygraną i kontynuuje szkolenie w Aeroklubie Warszawskim. Równolegle studiuje w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. W 1956 r., skierowana zostaje na turnus do Szkoły Szybowcowej „Żar".**

— Żar w jesiennej szacie jest urzekająco piękny. Był to dla mnie wyjątkowo szczęśliwy okres. W czasie dwóch tygodni pobytu zdobyłam warunek czasowy do srebrnej odznaki i przewyższenie 3 000 m, które było jednocześnie warunkiem do złotej i srebrnej odznaki szybowcowej. Wyniki te przekroczyły moje najśmielsze marzenia. Wyjechałam szczęśliwa.

**Na Żarze poznała też swego przyszłego męża, Józefa Dankowskiego.**

— Podobał mi się i zakochałam się w nim. Nic więc chyba dziwnego, że chciałam zaskarbić sobie jego względy. Wiedząc, że ulubioną potrawą Józka są placki kartoflane, postanowiłam trafić do serca poprzez... żołądek. Ponieważ umiem gotować i to podobno nieźle, podczas naszych spotkań smażyłam placki, które — jak twierdził — za każdym razem były coraz lepsze. Finałem był akt małżeństwa zawarty w Urzędzie Stanu Cywilnego w Lesznie, w 1960 r.

**W międzyczasie, 14 marca 1959 r. w SGGW skończyły się zajęcia dla studentów ostatniego roku. Dzień później pani inżynier rozpoczęła pracę w Centrum Szybowcowym w Lesznie. (Dyplom magisterski zdobyła pół roku później).**

— Praca instruktora lotniczego bardzo mi odpowiada. Daje mi dużo zadowolenia i radości. Cieszę się z każdego diamentu i wyczynu uzyskanego przez moich wychowanków. Ich loty przeżywam jak swoje.

**Pracując w Lesznie była blisko „wielkiego latania". Mogła też osobiście, częściej niż dotąd, próbować swych sił w wyczynie szybowcowym. Sportowa atmosfera Centrum Szybowcowego, możliwość podpatrywania na co dzień najlepszych pilotów i pilotek, szczycących się sukcesami nie tylko w kraju ale i za granicą, mobilizowała do maksymalnego wysiłku. Już w czerwcu 1959 r. ponad 300-kilometrowym przelotem z Leszna do Radomia uzupełniła złotą odznakę. We wrześniu tego roku uzyskała pierwszy diament za ponad 300-kilometrowy przelot docelowy z Leszna do Bielska-Białej. W 1960 r. zdobyła diament wysokościowy za przewyższenie 6 050 m. W roku następnym, w dzień po mistrzostwach Polski, po raz pierwszy stanęła przed tak poważną próbą — wraz z dwoma innymi pilotkami miała zaatakować rekord świata w przelocie docelowym.**

— Leciałam z Danutą Zacharą i Maksymilianą Paszyc. Rekordu nie pobiłyśmy, ale wszystkie trzy zdobyłyśmy diamenty. Ja przeleciałam 575 km i... zdobyłam wymarzoną odznakę diamentową. Tę najwyższą na świecie odznakę można w szybownictwie porównać do dyplomu wyższej uczelni. Otwiera ona bowiem drogę do jeszcze ciekawszego latania — latania zawodniczego i rekordowego.

**Spełniło się jej pierwsze, wielkie marzenie w lataniu na szybowcach. Diamentowa odznaka mocno ją podbudowała. Na dobre uwierzyła, że stać ją na więcej, tym bardziej, że „apetyt rośnie w miarę jedzenia". Osiągnęła pewien próg szybowcowego wtajemniczenia, ale przecież do sukcesów jakimi mogły pochwalić się jej sławne koleżanki było jeszcze daleko..**

— Zawsze podziwiałam swoje znakomite koleżanki — rekordzistki Polski i świata. Pragnęłam im dorównać.

**To nowe i szlachetne pragnienie spowodowało, że w 1962 r. wcześnie rozpoczęła trening. Dzień 24 kwietnia zapowiadał się ciekawie. Przygotowała więc z mężem trasę trójkąta 100 km Leszno—Gola—Wąsosz—Leszno.**

— Myślałam o locie treningowym. Zachęcająco rozwijające się warunki spowodowały, że Józek zaproponował mi próbę ustanowienia rekordu Polski. Marzyłam od dawna o takim locie, ale pobicie rekordu wydawało mi się nieprawdopodobne. Poleciałam jednak. W czasie lotu zapomniałam o rekordzie. „Fokę" znałam doskonale z lotów treningowych. Leciało się nam dobrze. Trasę znałam doskonale. Bez większych kłopotów ukończyłam trójkąt w dobrym czasie. Po wylądowaniu spotkała mnie wielka radość. Uzyskałam prędkość 84,3 km/h — zdobyłam swój pierwszy rekord Polski, znacznie poprawiając dotychczasowy wynik.

**Przekonała się osobiście, że i ona może ustanawiać rekordy. Zrobiła pierwszy, jakże ważny w jej karierze lotniczej krok na nowej, trudnej, lecz bardzo ambitnej drodze wielkiego wyczynu sportowego.**

— Tak właśnie myślałam: początek został zrobiony. A trasa trójkąta 100 km tak mi się spodobała, że przez następne lata aż pięć razy poprawiałam ustanowiony przez siebie wynik w tej konkurencji.

**Dla rekordzistki Polski nowym, wielkim celem mógł być już tylko rekord świata. Tak też było w istocie. Było to marzenie już naturalne, prawdopodobne, realne. Ale rekordów świata nie bije się na co dzień. Czasami na okazję startu z szansami powodzenia trzeba czekać bardzo długo. Lipiec i początek sierpnia 1963 r. były wyjątkowo upalne, ale też sprzyjające szybownictwu. W Lesznie „przelatani" piloci marzyli bardziej o kąpieli i żeglowaniu po boszkowskim jeziorze, niż o lataniu. 3 sierpnia pogoda zapowiadała się upalnie i bezchmurnie. Wszystko było przygotowane do planowanego wyjazdu nad jezioro. Ale Józef Dankowski nie byłby sobą, gdyby nie kazał pilotom czekać na lotnisku do godziny dwunastej. O jedenastej zaczęły się tworzyć pierwsze, „afrykańskie" cumulusy. Błyskawicznie przygotowano „Fokę" i barografy dla Pelagii Majewskiej. W chwilę później ta znakomita pilotka wystartowała po kolejny rekord świata, na trasę trójkąta 300 km Leszno—Ostrów—Gniezno—Leszno.**

— Poruszona przygotowaniami do przelotów, przerwałam uzupełnianie dokumentacji wyszkoleniowej i pobiegłam z mapą i barografem na start. Józek wysłał i mnie na tę trasę. Wydawało mi się, że w walce z Pelą nie mam szans. Poleciałam na „Foce C", zwanej „mięśniolotem" z racji jej własności pilotażowych. Musiałam się bardzo spieszyć, bo busola okazała się nieszczelna i ulatniała się z niej nafta. Radio po starcie przestało działać. Bez większych problemów osiągnęłam Gniezno i zauważyłam, że Pela jest już po zameldowaniu. Wiedziałam, że dotąd mam bardzo dobry czas, startowałam bowiem ok. pół godziny po Peli. Nadzieje na rekord wzrosły. Radość okazała się trochę przedwczesna — po zameldowaniu się nad II punktem zwrotnym nie mogłam znaleźć dalszego komina. Po długim, ryzykownym przeskoku — wreszcie dobry komin. Dalszy lot odbył się już bez problemów i po niedługim czasie osiągnęłam metę w Lesznie. Prędkość — 82,5 km/h. Zdobyłam swój pierwszy rekord świata! To był wspaniały dzień! Tym bardziej, że Pela także pobiła rekord świata, chociaż cieszyła się nim tylko parę minut. Maksi (Maksymiliana Paszyc — przyp. mój), która wystartowała po mnie, też pobiła rekord świata, ten ustanowiony przez Pelę. Mój wynik był jednak najlepszy i został nowym rekordem świata. Był to jedyny przypadek pobicia w jednym dniu i w jednej godzinie trzykrotnie tego samego rekordu świata.

**Rekordy, rekordy, rekordy. Bicie starych i ustanawianie nowych. Polski i świata. To nowa, wielka pasja pani Adeli. Coraz prędzej i dalej na bezszelestnych skrzydłach. Najdalej i najszybciej. 8 rekordów świata i 25 rekordów Polski! A ileż prób nieudanych?**

— Lot po rekord jest dla mnie silnym przeżyciem. Jestem w takiej chwili lekko podniecona, co nie przeszkadza mi jednak spokojnie i starannie przygotować wszystko do lotu, szczególnie do wielogodzinnego lotu, w którym za drobne niedopatrzenie, jakim np. może być źle ułożony spadochron, płaci się niepotrzebnym zmęczeniem i utratą kondycji, tak bardzo potrzebnej w decydujących momentach. Największy wysiłek kosztował mnie rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym. Wykonałam 7 prób, w



Adela Dankowska ze swymi dziećmi Dorotką i Jackiem.
Zdjęcia: S. Kozak i H. Kucharski

czasie których za każdym razem przeleciałam 10 godzin. Do pełnego szczęścia brakowało często paręset metrów wysokości. W czasie jednej z tych nieudanych prób, omal nie stałam się przyczyną popadnięcia Józka w konflikt z prawem. Mianowicie, w czasie ostatniej fazy dolotu było wiadomo, że zabraknie mi ok. 400 m wysokości, aby wylądować w miejscu docelowym. Tymczasem słońce zachodziło i w powietrzu było kompletne „masło". Mój kochany mąż uzbroił się w zapałki i chciał podpalić stóg słomy na skraju lotniska, po to, by umożliwić mi zdobycie tych kilkuset metrów wysokości i osiągnięcie celu. Na szczęście odwiodłam go od tego niezbyt chwalebnego czynu. I dobrze zrobiłam. Następna próba, przelot po trasie Pawłowice—Kielce—Pawłowice, przeszła stosunkowo gładko i ustanowiłam rekord. Ale nie żałuję tych nieudanych prób — dużo się nauczyłam. Liczne nieudane próby zniechęcały mnie tak dalece, że z najwyższą niechęcią myślałam o następnych. Ale nie poddawałam się, mobilizowały mnie one już następnego dnia do jeszcze większego wysiłku. Następny rekord na docelowo-powrotnej trasie odbył się również bez większych trudności, tak jak pierwsza udana próba, chociaż tym razem leciałam już na doskonałym „Jantarze-1".

**Rok 1975. Rok największych jak dotąd sukcesów Adeli Dankowskiej. Jest 1 czerwca, dzień po zakończeniu mistrzostw Polski. Zawodnicy śpią twardo po intensywnych mistrzostwach i wspólnej zabawie, kończącej tradycyjnie tę wielką imprezę. Trener Józef Dankowski przeczuwa jednak „bombowe warunki" i skoro świt stawia kogo trzeba na nogi. Atak na rekordy. Wśród pilotek i pilotów, którzy mają lecieć na rekordowe trasy, jest i Adela Dankowska.**

— Byłam zmęczona wydarzeniami ostatnich dni. Tymczasem znów wczesna pobudka. Wdycham powietrze. Nic nie przesłania szafirowego nieba. Szykujemy się. NOWA PRZYGODA!

**Jest nowy rekord — Polski. Na dwumiejscowym „Halnym" z pasażerką, na trasie trójkąta 500 km. Następnego dnia wcześnie rano start solo na „Jantarze-1", na trasę trójkąta ponad 700 km — trasę jakiej jeszcze nie pokonała żadna kobieta na świecie. Po 10 godzinach 35 minutach lotu „Jantar-1" pani Adeli śmiga nad taśmą mety. Są dwa nowe rekordy świata! — odległości i prędkości po trasie tego gigantycznego trójkąta.**

— Byłam nieludzko zmęczona, ale szczęśliwa. Witający mnie kwiatami i szampanem koledzy, współpracownicy, a szczególnie moje dzieci Jacek i Dorotka — byli zdumieni, że widzą łzy w moich oczach. Jacek nawet wykrzyknął ze zdziwieniem — mama, ty płaczesz! To był wspaniały dzień. Miałam olbrzymią satysfakcję, że nie poddałam się trudnym i skomplikowanym warunkom, chwilom słabości.

**Latanie rekordowe różni się od latania zawodniczego — wiedzą o tym dobrze szybownicy. Rekordy ustanawia się na ogół przy dobrej pogodzie, podczas zawodów trzeba latać czasami przy pogodzie bardzo niełaskawej.**

— Początkowo radziłam sobie z tym łatwo. Mój pierwszy występ w mistrzostwach Polski zakończył się wprawdzie 28 miejscem, ale już podczas następnych mistrzostw w 1963 r. wywalczyłam 14 miejsce. To już można było nazwać sukcesem, zważywszy silną, męską konkurencję mistrzostw Polski. Zostałam zakwalifikowana do kadry narodowej. W 1965 r. z Andrzejem Kmiotkiem i Józkiem Pieczewskim wzięłam udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych w NRD. Byłam mile zaskoczona tym, że uzyskiwałam lepsze wyniki od moich znakomitych kolegów. Z braku doświadczenia straciłam jednak pewne 2 miejsce, zajmując ostatnie. W czasie przedostatniej konkurencji, po starcie, wydawało mi się, że barograf nie został włączony. Wylądowałam i poprosiłam o włączenie barografu. Nasz pomocnik, zasugerowany przeze mnie, wyłączył pracujący barograf. Zrobiłam trudną konkurencję bez zapisu na barografie i „zarobiłam" zero punktów. Zapłaciłam drogo frycowe.

**W tym samym roku, podczas XI Szybowcowych Mistrzostw Polski, zderza się w powietrzu z innym szybowcem i musi ratować się na spadochronie.**

— Zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że jeżeli nie zacznę natychmiast latać dalej, może to spowodować koniec mojej kariery lotniczej. Dlatego też, po koniecznych w takich wypadkach badaniach w GOBBL-u, wystartowałam do następnej konkurencji. Od tego czasu bałam się jednak latać w większych zespołach, co powodowało widoczną różnicę między moim lataniem zawodniczym, a rekordowym. Uraz ten trwał długo. Na szczęście — czas zrobił swoje. Obecnie czuję się normalną zawodniczką.

**„Normalną", to znaczy najlepszą na świecie. Świadczy o tym szereg kolejnych zwycięstw w najpoważniejszych zawodach, na czele z II Międzynarodowymi Kobiecymi Zawodami Szybowcowymi w Lesznie, w 1975 r.**

— To był mój największy sukces zawodniczy. Tym bardziej cenny, że rywalki były bardzo groźne. I to nie tylko koleżanki z reprezentacji, ale także liczne pilotki zagraniczne.

**Z lataniem zawodniczym wiąże się jeszcze pamiętny w życiu Adeli Dankowskiej epizod, gdy wraz ze swym mężem startowała w XIII Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lisich Kątach.**

— Mam męża „satrapę" — mówię to oczywiście w zaufaniu. W przeddzień XIII SMP Józek wysłał mnie na próbę rekordu świata w przelocie docelowo-powrotnym (560 km). Przelot trwał 10 godzin i 10 minut, podczas których przeleciałam 550 km. Do rekordu świata zabrakło mi więc tylko 10 km. Nieludzko zmęczoną, mąż zabrał mnie i szybowiec samochodem do Lisich Kątów. Przyjechaliśmy o 4.00 rano. O 9.00 — otwarcie mistrzostw i zaraz po tym I konkurencja, do której oboje wystartowaliśmy na „Fokach". Latało nam się wspaniale, ale rzadko razem. W ferworze walki w powietrzu omal nie doszło do rozwodu. Nigdy nie myślałam, że latanie zawodnicze może zagrozić szczęściu rodzinnemu. Odtąd raczej nie latamy razem, a już nigdy w zawodach.

**Ulubione szybowce...**

— Miałam ich kilka — inne na każdym etapie zaawansowania. „Komar" na Żarze, bo zdobyłam na nim, mając zaledwie 14 wylatanych godzin, warunek do złotej odznaki — przewyższenie 3000 m. „Jaskółka" — to też mój wymarzony i ulubiony szybowiec z racji pięknych kształtów i dobrych osiągów, doskonałych własności pilotażowych i komfortu. Wreszcie dlatego, że zdobyłam na niej złotą odznakę i wszystkie diamenty. Także „Foka" — bo jeszcze ładniejsza i z racji swych osiągów otwierająca nowe możliwości w moim lataniu. Na „Foce" zdobyłam pierwsze rekordy Polski i świata. Jedno tylko mam niemiłe wspomnienie. Z moją ulubioną „Foką" rozstałam się na wysokości 900 m nad Przedeczem, ratując się na spadochronie. Była to wspaniała, niezapomniana „Foka" SP-1666. Jednak „Jantar" łączy w sobie zalety poprzednich konstrukcji i jest moim ulubionym szybowcem.

**Jacek i Dorotka — dwoje dorodnych dzieci. To nie tylko ogromna satysfakcja i rodzicielska radość, ale także wielki obowiązek. Zwłaszcza dla kobiety, której czas zabiera jednak uprawianie sportu wyczynowego.**

— Po urodzeniu Jacka obawiałam się, że trudno będzie mi godzić obowiązki matki i żony z lataniem. Mimo obaw, wszystko ułożyło się szczęśliwie i dobrze „funkcjonuje". Jestem szczęśliwą matką dwojga dzieci. Dziewięcioletnia Dorotka jak dotąd nie wyraża chęci latania, ale na swój sposób jest dumna z moich osiągnięć. 13-letni Jacek już od dawna zamęczał nas prośbami o umożliwienie mu latania. Zdecydowaliśmy się na to w tym roku. Zrobił dobry początek — zdobył srebrną odznakę. Dotąd w naszej 4-osobowej rodzinie było dwoje „zwariowanych" na punkcie latania — teraz jest już troje. Co z tego wyniknie — zobaczymy.

**Po wybitnych sukcesach sportowych w 1975 r., który był przecież Międzynarodowym Rokiem Kobiet, zaproponowano jej wzięcie udziału w listopadowym programie telewizyjnym „Progi i bariery". I tu okazała się najlepsza — zdobyła tytuł Telewizyjnego Człowieka Miesiąca.**

— Broniłam się przed tym, ponieważ wydawało mi się, że słowami nie potrafię przekazać telewidzom całego uroku i piękna latania. Powiodło mi się jednak. Po programie otrzymałam masę listów z różnych stron Polski, w większości od ludzi nie związanych z lotnictwem. Cieszę się, że potrafiłam zainteresować osiągnięciami polskiego sportu szybowcowego tak szerokie rzesze naszego społeczeństwa. Otrzymałam też wiele listów od najmłodszych telewidzów. Szczególnie utkwił mi w pamięci jeden z nich, w którym młody chłopak tak napisał: „Jak dobrze, że przypomniała Pani opinię z lat młodości, że z Pani nic nie będzie — bo o mnie też tak mówią rodzice, a ja wierzę, że będzie inaczej."

**31 grudnia 1975 r. I Sekretarz KC PZPR, Edward Gierek, przesłał Adeli Dankowskiej list z gratulacjami za wybitne osiągnięcia sportowe oraz wzorową pracę z młodymi adeptami szybownictwa.**

— Jestem dumna, że moje osiągnięcia sportowe i praca zawodowa znalazły tak wysokie uznanie. List ten przyjęłam jako dowód uznania dla naszego szybownictwa, dla całego lotnictwa sportowego, dla wszystkich ludzi, dzięki którym możemy latać, ustanawiać nowe rekordy i zwyciężać w zawodach, rozsławiać nasze lotnictwo i kraj szeroko na świecie. To jest bardzo wzruszający, niezwykły i cenny dla mnie list.

**W marcu 1976 r. szybowcową rekordzistkę wybrano radną Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lesznie. Powierzono jej kierowanie Komisją Zdrowia, Opieki Społecznej, Ochrony Środowiska i Sportu.**

— To był kolejny, wielce mnie zobowiązujący dowód uznania, tym razem ze strony tysięcy wyborców. Pomimo, iż praca ta pochłania mi bardzo wiele czasu, staram się nie zawieść tych, którzy na mnie głosowali. Chcemy pozostawić trwały ślad naszej pracy w okresie naszej kadencji, dla dobra mieszkańców całego województwa. Jako radna nie zapominam też o lotnictwie.

**Wiosną br. Międzynarodowa Federacja Lotnicza przyznała jej najwyższe wyróżnienie szybowcowe za 1975 rok — Medal im. Otto Lilienthala. Piąty tego rodzaju medal dla Polski. W październiku br. na Konferencji Generalnej FAI w Teheranie Adeli Dankowskiej wręczono to wysokie wyróżnienie osobiście.**

— Wiadomość o przyznaniu mi medalu Lilienthala była bardzo radosnym wydarzeniem w Lesznie. To przecież całe lotnicze Leszno zapracowało solidnie na ten medal. Podczas uroczystości wręczania mi tego wyróżnienia w Teheranie pomyślałam jednak przede wszystkim o Józku — moim mężu i trenerze. To głównie jemu zawdzięczam moje osiągnięcia. To on potrafił tak pokierować moim szkoleniem i treningiem, że stosunkowo łatwo przebrnęłam przez wszelkie rafy i przeszkody na drodze do wielkiego wyczynu. Nie wyobrażam sobie, aby moje osiągnięcia były możliwe bez jego udziału. Mój medal Lilienthala jest również jego. To nasz wspólny medal.

**Tyle zaszczytów, medali i honorów, powietrznych rekordów i zwycięstw. Może to już dosyć?**

— Tak pomyślałam sobie i ja. Wydawało by się, że zdobyłam wszystko, o czym może marzyć pilot szybowcowy. Ale czy człowiek powinien przestawać na tym co osiągnął? Myślę, że nie. Bardzo lubię latać, a szybownictwo jest wielką przygodą mojego życia. Pamiętam czasy, gdy marzyliśmy o trójkącie 500 km, a dzisiaj to przelot, który ma na koncie każdy szanujący się zawodnik. Już latamy dalej, a wkrótce będziemy latać jeszcze dalej. Moim aktualnym marzeniem jest przelot 1000 km. W tym kierunku przygotowuję się. Wierzę, że prędzej czy później to osiągnę.

Notował: HENRYK KUCHARSKI

# HISTORIA

Było to chyba w lipcu 1973 r. Kilka minut po północy wystartowaliśmy z Okęcia. Kolejna premiera polskiego samolotu SP--LAC. Kapitan powiedział do mikrofonu wyraźnie: „Alfa Charlie", a był to przecież „Fryderyk Chopin" i lecieliśmy do Ankary. Dobrze to powiedziane: lecieliśmy. Naprawdę to leciała załoga kapitana **Edwarda Kameli** i urocze stewardesy na czele z panią **Ireną Terlikowską.** Na pokładzie transatlantyku znajdowało się dwóch pasażerów! Człowiek z aparatem fotograficznym i ja. Więc lecimy. Za oknami ciemno, cisza, spokój. Silniki pracują elegancko, równiutko i też w miarę cicho. Noc jest w dalszym ciągu, chociaż nasze 900 km/h robi swoje. Zbliżamy się coraz szybciej do celu podróży. Wtedy poproszono mnie do kabiny załogi. Tutaj było już dużo jaśniej. Na granatowym, atramentowym nieboskłonie widniały coraz wyraźniejsze białe pasma i strzępy chmur. Gdzieś daleko, daleko w przodzie dokonywało się przesilenie dnia i nocy. Kapitan powiedział: za niecałe pięć minut z lewej burty będzie wyjątkowo piękny wschód słońca. Wybiegłem z kabiny prosto do fotoreportera:

— Niech pan zakłada kolorowy film i czatuje przy lewym oknie! — krzyknąłem.

Człowiek z aparatem jest spokojny:

— Po co ten pośpiech, do Ankary jeszcze kawał drogi, wylądujemy za dnia — powiedział.

— Ankara nieważna, słońce teraz wschodzi. Jak się pan postara, to będzie z tego piękny slajd.

— Słońce jest ładne jak zachodzi, a zwłaszcza nad morzem. Zeszłego roku zrobiłem kilka niezłych czerwono-złotych zachodów w Jastrzębiej Górze. Jak wrócimy do Warszawy, to panu pokażę.

I mów tu do takiego. Ale jakoś zabrał się wreszcie za aparat i zaczął wkręcać film. W okienku samolotu czerń i granat ustępowały jaśniejszym kolorom. Tłumaczę, że najlepsze ujęcie będzie takie z futryną samolotowego okna na pierwszym planie i złotym słońcem w głębi. Tu fotograf się wyraźnie zdenerwował:

— Przecież miałem fotografować muzyków w pełnym słońcu na lotnisku w Ankarze, a nie przyrodnicze i to nocne widoczki. Film muszę mieć inny i flesz. Bez flesza okna przecież nie będzie widać!

Już chciał odłożyć aparat, ale obraz jaki zaczynał się ukazywać naszym oczom był wyjątkowo piękny. Musicie mi, niestety, wierzyć na słowo. Tego się po prostu nie da opisać. Fotograf wsadził tak gwałtownie głowę w okno, że bałem się, iż nabił sobie guza. Patrzymy jak urzeczeni dalej. Stewardesy też przylepiły nosy do szyb.

— Panie, rób pan to zdjęcie! — prawie krzyczę.

— Za ciemno, nic nie wyjdzie — słyszę znowu w odpowiedzi. Ryzykujemy dwie klatki.

Światłomierz, dokładny, bardzo dystyngowany — wręcz olimpijski pomiar światła. Potem próba przeczyszczenia ręką szyby. Przykłada wreszcie aparat do okna. Słyszę trzask migawki. Po pewnej chwili następny, taki już bardziej energiczny. Odezwał się w nim widać fotoreporter. Ale cały czas mówił o fleszu...

Bardzo szybko robiło się coraz jaśniej, przy dużej dominancie kolorów żółtych i czerwonych. Noc odeszła, a my już wkrótce przylecieliśmy do Ankary. Dziwna bardzo — taka skandynawska raczej — nazwa portu: Esenboga.

Cisza, spokój. Wczesny ranek, a upał już daje się dobrze we znaki. Ziemia sucha, prawie jak turecki pieprz. W oczach ludzi przybyłych z zielonego kraju nad Wisłą jest to już prawie pustynia.

Soliści Wielkiej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia i Telewizji w Katowicach wraz z instrumentami już na pokładzie samolotu. Słońce praży coraz mocniej. Lecimy szybko do domu. Na Okęciu z głośników popłynął dość rzadki komunikat:

— Wylądował samolot czarterowy LOTU z Ankary.

Była to najdłuższa z moich najkrótszych podróży: hejnał z wieży Mariackiej słyszałem już w domu. Byliśmy w Azji, nie widzieliśmy wprawdzie Ankary, ale Esenbogę będę pamiętał zawsze.

Dopytywałem się codziennie kiedy będą wywołane filmy. Coś wyjątkowo opornie to szło. Kiedy wreszcie kilka foliowych kopert legło na moim stole, fotoreporter powiedział:

— Najlepiej wyszły te futerały kontrabasów na tle tureckiego portu lotniczego. Dobry kolor. dobre krycie. To się może podobać.

A ja szukałem cierpliwie tych trzech klatek zrobionych na samym początku naszej podróży. Wreszcie są — urzekają nastrojem, kolorem oraz pewną dozą dostojeństwa i tajemniczości jednocześnie!

Fotoreporter zajrzał mi przez ramię:

— A widzi pan, że gdybym miał lampę błyskową, to byłoby dobre!

Do słońca z fleszem?! O czasy, o obyczaje! Te trzy klatki demonstracyjnie odłożyłem do szuflady! Wiedziałem, intuicyjnie to czułem, jak bardzo będą jeszcze potrzebne.

* * *

Plakaty LOTU. Zawsze miały dobrą markę i nie tylko na europejskiej giełdzie. Wiadomo — polska szkoła plakatu święciła także i na tym polu swoje autentyczne sukcesy. Obok dzieł takich twórców jak Grabiański, Rumiński, Świeży czy Górka zaczęły się również pojawiać plakaty fotograficzne. LOT chciał w ten sposób nawiązać do tych działań latających przewoźników, którzy propagują również piękno i turystyczną atrakcyjność swojego kraju. Więc fotografie: miasta, morze, zabytki, konie, ptaki. Czy mogło wśród propozycji tematycznych zabraknąć wschodzącego nad kontynentem słońca?

Komisja ekspertów przyjęła zdjęcie jednomyślnie i nawet nikt nie zauważył, że wykonano je bez pomocy flesza...

Niezbyt krótki okres produkcji i druku i wreszcie fotoreporter **Janusz Czerniak** mógł spojrzeć na skutki używania aparatu fo-



Plakat, który powstał w wyniku współpracy kapitana pilota PLL LOT i fotoreportera.

# jednego plakatu ▶





**Fotoreporter PLL LOT Janusz Czerniak (na zdjęciu wyżej). Można powiedzieć o nim krótko: sam robi bardzo dużo zdjęć, jego natomiast fotografują niezbyt często... ● Kapitan Edward Kamela wymienia autografy z kapitanem Tureckich Linii Lotniczych (THY) na płycie lotniska w Ankarze.**
**Zdjęcia J. Czerniak**

tograficznego na pokładzie samolotu, podczas wschodu słońca.

Nie mogę zaprzeczyć — był z siebie zadowolony, ale podejrzewam, że „widział" dalej brak lampy błyskowej!

Plakat powędrował w świat. Był eksponowany tu i tam. W Europie, Afryce i Azji. Dotarł również za Wielką Wodę — Stany Zjednoczone i Kanada. Zdobił ściany biur podróży, różnego rodzaju wystawy i polonijne spotkania. Dotarł także do kolekcjonerów.

Wielka, międzynarodowa Canadian National Exhibition w Toronto. Miliony zwiedzających, ciekawych świata i jego spraw ludzi. Wśród wielu zagranicznych wystawców także pawilon polski, gdzie LOT wspólnie z Orbisem i PLO prezentował turystyczne walory naszego kraju. Cała ściana plakatów, a wśród nich ten ze słońcem. Wiele zapytań i próśb o plakaty. Niektórych jest sporo, innych mniej. Słoneczny — jeden, przytwierdzony do białej płaszczyzny.

Pani elegancko się przedstawiła, powiedziała, że jest absolwentką Akademii Sztuk Pięknych i wielką admiratorką sztuki plakatu. Przyglądała się tym polskim z podziwem i zaskoczeniem. Ma wielką prośbę: Czy może otrzymać jeden z prezentowanych tutaj plakatów? Wybór nie był łatwy, ale ten jeden właśnie podoba jej się szczególnie.

Były wszystkie, najlepsze, „etatowe" reprezentacyjne plakaty LOTU. Wybór padł na... słoneczny. Niestety, nie możemy zdjąć ze ściany — mówi personel stoiska. Zapasy wszystkie już się wyczerpały.

Pani z nadzieją w głosie pyta, czy może przyjść po zamknięciu wystawy? Oczywiście — mówią Polacy, ale nastąpi to w późnych godzinach wieczornych i stoisko musi być zdemontowane prawie natychmiast. Pierwszy poniedziałek września 1975 roku, godzina 22.00. Syrena ogłasza oficjalne zamknięcie CNE. Dosłownie trzy minuty później zjawia się sympatyczna kanadyjska plastyczka i pyta nieśmiało, czy może odebrać obiecany plakat. Następuje ostrożne zdejmowanie upragnionego słonecznego wizerunku. Niejako przy okazji opowiedziane zostały losy i okoliczności jego powstania. Rozmówczyni wszystko dokładnie zapisywała. i nazwisko kapitana, typ samolotu, trasę podróży, a nawet egzotycznie brzmiącą Esenbogę. Uśmiechy, podziękowania i do zobaczenia w Polsce na Biennale Plakatu.

* * *

Wkrótce po otwarciu regularnego połączenia LOTU do Montrealu przybyła do Polski na turystyczny rekonesans grupa kanadyjskich dziennikarzy. W maleńkiej salce Hotelu „Grand" powitanie i minikonferencja. Po jej zakończeniu podchodzą do nas kanadyjscy koledzy i proszą o plakaty LOTU, a zwłaszcza ten ze słońcem. Mówię, że dokonali znakomitego wyboru, gdyż autentycznym współautorem tego plakatu jest... kapitan Edward Kamela, z którym właśnie przylecieliście z Montrealu. Oczywiście ludzie pióra proszą o bliższe szczegóły. Oszczędzałem jak mogłem przywiązanie fotoreportera do lampy błyskowej, ale nazwisko zanotowali. Kapitana znali osobiście i prosili o przekazanie serdecznych pozdrowień i podziękowań za wspaniały lot i tak znaczący udział w życiu artystycznym.

Nie mogłem, niestety, podać nazwiska plastyczki kanadyjskiej. Dodałem tylko, że w tym roku LOT również będzie obecny na CNE w Toronto z nowymi plakatami. Może przyjdzie. to wtedy zapiszemy nazwisko i prześlemy do redakcji „Derniere Heure" do Montrealu. Redaktor Roland Côté notował dokładnie wszystko co mówiłem. Słowo Esenboga nawet podkreślił. „To jest bardzo interesująca historia... Będę pisał!"

Gdy po tygodniu odlatywali do Montrealu, byli oczarowani Polska. Serdeczne pożegnanie na lotnisku. W dłoniach Kanadyjczyków plakaty LOTU. Zaglądali do środka. czy ten ze słońcem jest tam na pewno...

Polecieli. I nie chciałem wprost wierzyć: na pokładzie samolotu SP-LAC „Alfa Charlie".

Kapitana Kamelę spotkałem również tego samego dnia... I wtedy właśnie postanowiłem opisać całą te historię. Może jest rzeczywiście ciekawa?

**JACEK BARCICKI**

**Posiedzenie CIVV — Komisji Szybowcowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) — w Paryżu w dniach 18—19 listopada br., w którym uczestniczyłem w zastępstwie naszego stałego delegata do CIVV i jej wiceprzewodniczącego mgr. inż. Edwarda Makuli (obowiązki służbowe nie pozwoliły mu tym razem na udział w obradach) przyniosło kilka istotnych decyzji, zarówno dla aeroklubów narodowych jak i dla producentów sprzętu szybowcowego. Tematyka obrad była zresztą szeroka, jak o tym świadczy poniższa relacja. Głównym punktem był wybór organizatora kolejnych, XVI Szybowcowych Mistrzostw Świata.**

Otwierając posiedzenie, przewodniczący komisji William Ivans (USA) poinformował zebranych o przebiegu obrad i najważniejszych decyzjach 69 Konferencji Generalnej FAI w Teheranie, przy czym nie omieszkał podkreślić, że nader sympatycznym — zwłaszcza dla szybowników — akcentem konferencji była obecność Adeli Dankowskiej, która osobiście odebrała Medal Lilienthala, przyznany jej przez FAI za rok 1975.

Delegat Finlandii i członek komitetu organizacyjnego XV Szybowcowych Mistrzostw Świata w Räyskälä, Jaakko Kaskia, złożył sprawozdanie z mistrzostw. Za duży sukces organizatorów uznano fakt, iż nie zaszła potrzeba zwołania ani jednego posiedzenia Jury Międzynarodowego, nie wpłynął bowiem ani jeden oficjalny protest. Przebieg imprezy jest czytelnikom „Skrzydlatej Polski" dobrze znany ze szczegółowej relacji kierownika polskiej ekipy, Tadeusza Rejniaka. Mniej natomiast znany szerszemu ogółowi jest finansowy bilans tego przedsięwzięcia. Mimo bardzo wysokich regulaminowych opłat uczestnictwa (najwyższych w dotychczasowej historii szybowcowych mistrzostw świata), organizatorzy, t.j. Aeroklub Finlandii, podają oficjalnie, że deficyt wyniósł ponad 120 tysięcy dolarów!

Choć wydawałoby się, że fakt ten (już dawno sygnalizowany przez Finów) powinien znakomicie ostudzić zapał potencjalnych gospodarzy kolejnych mistrzostw, okazało się, że

## XVI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

pragnie organizować aż pięć aeroklubów narodowych: Argentyna, Francja, Indie, RFN i Rodezja. Indie, poza wstępną deklaracją, nie nadesłały jednak wymaganych szczegółowych informacji o warunkach przeprowadzenia imprezy, w rezultacie rozpatrywano tylko cztery oferty, choć kandydatura Rodezji ze zrozumiałych powodów nie miała żadnych szans akceptacji przez CIVV.

Wszystkie oferty zawierały oczywiście tylko podstawowe dane, jak ogólna liczba szybowców, jaką organizatorzy mogą przyjąć (z reguły 100), regulaminowe opłaty uczestnictwa za każdy zgłoszony szybowiec i za każdego członka ekipy, możliwość wynajęcia szybowców i samochodów oraz odnośne opłaty, cena benzyny samochodowej, warunki zakwaterowania i odległość miejsca zakwaterowania ekip od lotniska.

Choć kraje występujące z ofertami nie uzgadniały uprzednio proponowanych przez siebie stawek regulaminowych opłat, wszystkie bardzo się widać przejęły apelami o położenie kresu występującemu w ostatnich latach szybkiemu wzrostowi kosztów udziału w mistrzostwach i ustaliły opłaty aż o 40—60 proc. niższe od obowiązujących w mistrzostwach świata 1976 w Finlandii, z jednoczesnym wprowadzeniem zupełnej nowości w postaci rezygnacji z pobierania zryczałtowanych opłat za udział w mistrzostwach. Zamiast tego zróżnicowano opłaty za wyżywienie, ew. także za zakwaterowanie w zależności od indywidualnych życzeń uczestników (różne stawki zależnie od tego czy zainteresowani pragną mieszkać w namiotach, karawanach, motelach lub hotelach oraz korzystać z dwóch lub trzech posiłków dziennie, ewentualnie organizować sobie wyżywienie na własną rękę). W tej sytuacji przewiduje się nawet, że w przyszłości wielu uczestników będzie przybywało na mistrzostwa z własnymi karawanami campingowymi.

Jak wynikało ze zgłoszeń, mistrzostwa w Argentynie odbywałyby się w La Cruz (ok. 100 km na południe od Cordoby), w grudniu 1978 r.

Aeroklub RFN pragnął przeprowadzić mistrzostwa w Bayreuth w czerwcu 1979 r. Jako jeden z argumentów przemawiających za przejściem na organizowanie mistrzostw w latach nieparzystych podano, że niektóre aerokluby narodowe otrzymują wydatną pomoc finansową na udział ekip w mistrzostwach od swych krajowych komitetów olimpijskich. Jeśli jednak mistrzostwa odbywają się w roku olimpijskim, uzyskanie takiej pomocy jest praktycznie niemożliwe. Aeroklub RFN jest więc rzecznikiem odejścia od olimpijskiego rytmu mistrzostw świata.

Rodezja organizowałaby mistrzostwa w Salisbury, w październiku 1978 r.

Francja wytypowała jako miejsce mistrzostw **Chateauroux**, położone w odległości ok. 200 km na południe od Paryża. Termin imprezy: **8—23 lipca**, ew. 15—30 lipca 1978 r.

Po bardzo wnikliwym rozpatrzeniu zgłoszonych ofert (samo ich referowanie — mimo wcześniejszego przedstawienia na piśmie — i udzielanie przez przedstawicieli kandydujących aeroklubów dodatkowych wyjaśnień na zapytania członków komisji, trwało blisko dwie godziny) przeprowadzono tajne głosowanie, w wyniku którego ogromną większością głosów **organizację XVI Szybowcowych Mistrzostw Świata powierzono Aeroklubowi Francji.**

Należy w tym miejscu przypomnieć, że zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami (sprecyzowanymi w Kodeksie Sportowym FAI, Dział 3, 1975 r.) mistrzostwa we Francji będą pierwszymi rozgrywanymi nie w dwóch, lecz w **trzech** klasach szybowców: **otwartej, 15-metrowej i 15-metrowej ograniczonej.** Maksymalna liczba szybowców zgłaszanych przez każdy kraj nie może przekroczyć 4 (maksimum 3 szybowce w jednej klasie).

Organizowany równolegle z mistrzostwami Kongres OSTIV znajdzie również pomieszczenie na lotnisku (część uczestników

kongresu będzie zakwaterowana w mieście).

Dla umożliwienia zawodnikom zagranicznym wcześniejszego treningu zapoznawczego w rejonie mistrzostw, Aeroklub Francji przewidział dopuszczenie pewnej liczby pilotów innych państw do udziału w przyszłorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Francji, które odbędą się właśnie w Chateauroux, w dniach 16—30 lipca 1977 r.

### SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA 1980?

Przemawiając na otwarciu XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie w 1968 r., ówczesny


MIEJSCE XVI SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA WE FRANCJI W 1978 R.

CHATEAUROUX (miasto liczące 55 tysięcy mieszkańców) usytuowane jest bardzo korzystnie w samym środku Francji, na terenie nizinnym, w dostatecznie dużej odległości od wielkich aglomeracji miejskich, dzięki czemu nie przewiduje się ograniczeń, wynikających normalnie z zagęszczenia sieci dróg lotniczych. Trasy konkurencji, i to długie, mogą być wyznaczane praktycznie we wszystkich kierunkach. Jak zapewniają organizatorzy, rejon ten zalicza się do najkorzystniejszych we Francji pod względem termicznym: w 1976 r. tylko w tej części kraju szybownicy francuscy przelecieli ponad milion kilometrów.

Lotnisko mistrzostw, CHATEAUROUX-DEOLS, usytuowane jest 5 km NE od miasta. Jest to była amerykańska baza wojskowa z licznymi zabudowaniami, pozwalającymi na pomieszczenie wszystkich uczestników i służb imprezy oraz z drogą startową długości 2600 m i równoległą do niej drogą kołowania. Pas trawy między obydwiema drogami ma szerokość około 240 m. Brak wystających przeszkód (świateł) na tych drogach pozwala na starty szybowców we wszystkich kierunkach. Bez żadnych trudności dwie klasy szybowców mogą startować jednocześnie, a start 100 szybowców ma trwać poniżej 30 minut.



Z OBRAD KOMISJI SZYBOWCOWEJ FAI ● JANUSZ KRASICKI — KORESPONDENCJA WŁASNA Z PARYŻA

# OD RÄYSKÄLI DO CHATEAUROUX

przewodniczący Międzynarodowej Komisji Szybowcowej, „Pirat" Gehriger (obecny Prezydent FAI), wyraził nadzieję, że ustali się być może zwyczaj organizowania mistrzostw w Lesznie co 10 lat (w 1958 r. odbyły się w tym samym miejscu VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata). To oczekiwanie nie sprawdziło się, niemniej na obecnym posiedzeniu komisji **Aeroklub PRL zgłosił wstępnie swoją kandydaturę na przeprowadzenie mistrzostw świata w Lesznie w 1980 r.** Ponieważ jednak FAI nie apelowała dotychczas o składanie ofert na organizację mistrzostw świata w dalszych latach, a decyzja w tej sprawie, nawet wstępna, mogłaby być podjęta tylko po wnikliwym rozpatrzeniu wszystkich konkurencyjnych propozycji, polski wniosek nie był dyskutowany. Przyznano jednak, że nader celowe i korzystne tak dla gospodarzy jak i uczestników byłoby zatwierdzanie organizatora mistrzostw od razu na dwie kolejne imprezy i system ten będzie prawdopodobnie przez FAI przyjęty. W najbliższym czasie FAI wystąpi do wszystkich aeroklubów narodowych o zgłaszanie ofert na rok 1980/81, nie wykluczone więc, że deklaracja naszego aeroklubu będzie mogła być rozpatrzona już na wiosennym posiedzeniu CIVV.

### KONTYNENTALNE MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE

Jednym z tematów, którym od kilku lat zajmowała się Komisja Szybowcowa FAI, było ustalenie regulaminu nowej, czwartej klasy szybowców — **klasy klub.** Ideą wprowadzenia takiej klasy było popieranie produkcji szybowców niedrogich, łatwych w pilotażu, bezpiecznych w użytkowaniu przez średnio zaawansowanych pilotów i nadających się do przelotów, treningu i latania zawodniczego (warto przypomnieć, że takie same były 20 lat temu założenia ówczesnej klasy standard). Chodziło również o to, by ogromna liczba istniejących na świecie szybowców starszych typów, o osiągach nie dorównujących osiągom szybowców mistrzostw świata, mogła być jednak wykorzystana w zawodach międzynarodowych wysokiej rangi, organizowanych w tej właśnie klasie.

Powołana w celu opracowania regulaminu Podkomisja Klasy Klub miała jednak ogromne trudności z ustaleniem jednolitych, międzynarodowych przepisów dla tych szybowców. Kontrowersyjne okazały się m. in. kryteria własności lotnych na mniejszych prędkościach: część członków podkomisji była za ustaleniem tylko dopuszczalnej wielkości obciążenia powierzchni nośnej (proponowano 28 ew. 30 kg/m²), inni zaś domagali się również ograniczenia prędkości minimalnej. Wobec niemożności osiągnięcia jednomyślności tak w tej sprawie jak i w innych postanowieniach regulaminowych, Podkomisja Klasy Klub wystąpiła z wnioskiem, który następnie został **zatwierdzony** przez Komisję Szybowcową FAI, by **odstąpić od idei utworzenia międzynarodowej klasy klub, wprowadzić natomiast mistrzostwa kontynentalne** dla szybowców traktowanych obecnie jako „klubowe", tj. szybowców o osiągach w zasadzie gorszych niż te, którymi charakteryzują się szybowce klasy 15-metrowej ograniczonej.

Aeroklub narodowy, organizujący takie mistrzostwa z upoważnienia innych aeroklubów danego kontynentu, będzie miał swobodę decydowania o kryteriach kwalifikowania szybowców do mistrzostw. Komisja Szybowcowa FAI zaleciła dwa rozwiązania, które mogą być zastosowane łącznie lub oddzielnie:

— dopuszczenie szybowców o **zbliżonych** osiągach (różnice prędkości przelotowych nie przekraczające 10 proc.),

— dopuszczenie szybowców o bardziej zróżnicowanych osiągach z zastosowaniem **handicapu.**

Regulamin każdych mistrzostw kontynentalnych będzie przesyłany do Podkomisji Regulaminów CIVV dla informacji i skomentowania.

Ponieważ już wcześniej Aeroklub Szwecji zgłosił chęć zorganizowania w tym kraju Mistrzostw Europy szybowców klasy klub, komisja szybowcowa wykorzystała tę ofertę w nowo przyjętym systemie imprez kontynentalnych i **upoważniła Aeroklub Szwecji do przeprowadzenia I Mistrzostw Europy szybowców „klubowych" w 1979 r.**

### MOTOSZYBOWCE

Podkomisja CIVV d/s motoszybowców zgłosiła propozycje kilku zmian w Kodeksie Sportowym, Dział 3, rozdział 9. Uznano — zresztą słusznie — za zbędne wymaganie przelotu motoszybowca nad linią startu w przypadku wyczynów wysokościowych (art. 9.2 i 9.3). Zaproponowano również przyjęcie większego maksymalnego ciężaru całkowitego motoszybowców, ustalonego w dotychczasowych przepisach na 750 kG. Te i inne jeszcze drobne zmiany będą rozpatrzone i ew. uwzględnione na następnym posiedzeniu komisji.

Aeroklub RFN zadeklarował chęć zorganizowania w 1978 r. Motoszybowcowych Mistrzostw Europy. Przeprowadzona doraźnie ankieta wykazała, że nie ma pewności czy zgłosiłaby się minimalna liczba reprezentacji narodowych, wymagana dla uznania mistrzostw.

### PRACE NAD NOWYM KODEKSEM SPORTOWYM

CIVV zaaprobowała przedstawiony przez przewodniczącego Podkomisji Regulaminów (Tor Johannessen — Norwegia) harmonogram prac zmierzających do wydania kolejnego Działu 3 Kodeksu Sportowego (szybowce), jaki będzie obowiązywał od 1.1.1980 r. Plan przewiduje ostateczne zatwierdzenie całego tekstu na jesieni 1978 r., tak by w 1979 r. można było kodeks wydrukować i rozesłać do aeroklubów narodowych; pozwoliłoby to na uniknięcie sytuacji, jaka zaistniała w 1975 r., kiedy kodeks — obowiązujący od 1 stycznia 1975 r. — ukazał się drukiem dopiero na jesieni, a jeszcze w 1976 r. wprowadzono do niego istotne poprawki.

Olbrzymia większość zaproponowanych dotychczas zmian dotyczy tej części kodeksu, która stanowi ramowy regulamin szybowcowych mistrzostw świata (odnośne rozdziały nie były publikowane w polskim wydaniu kodeksu). Ponieważ niektóre zmiany mają być wprowadzone już na mistrzostwa świata 1978 r. we Francji, zachodzi konieczność podjęcia wiążących decyzji na najbliższym posiedzeniu komisji w marcu 1977 r. W związku z tym aerokluby narodowe proszone są o zgłaszanie wszelkich uwag i opinii na ten temat na ręce przewodniczącego Podkomisji Regulaminów do dnia 10.1.1977 r. Chodzi w pierwszym rzędzie o ustosunkowanie się do tak istotnych wniosków jak propozycja całkowitej likwidacji konkurencji odległościowych, a nawet rezygnacji z punktowania odległości uzyskiwanych przez zawodników, którzy nie ukończyli przelotu prędkościowego, wprowadzenie wymogu kończenia przelotu prędkościowego przez co najmniej 25 proc. zawodników dla zaliczenia konkurencji, zmiana przepisów dotyczących dozwolonej liczby startów z ziemi i ich ponawiania po lądowaniu poza lotniskiem itd.

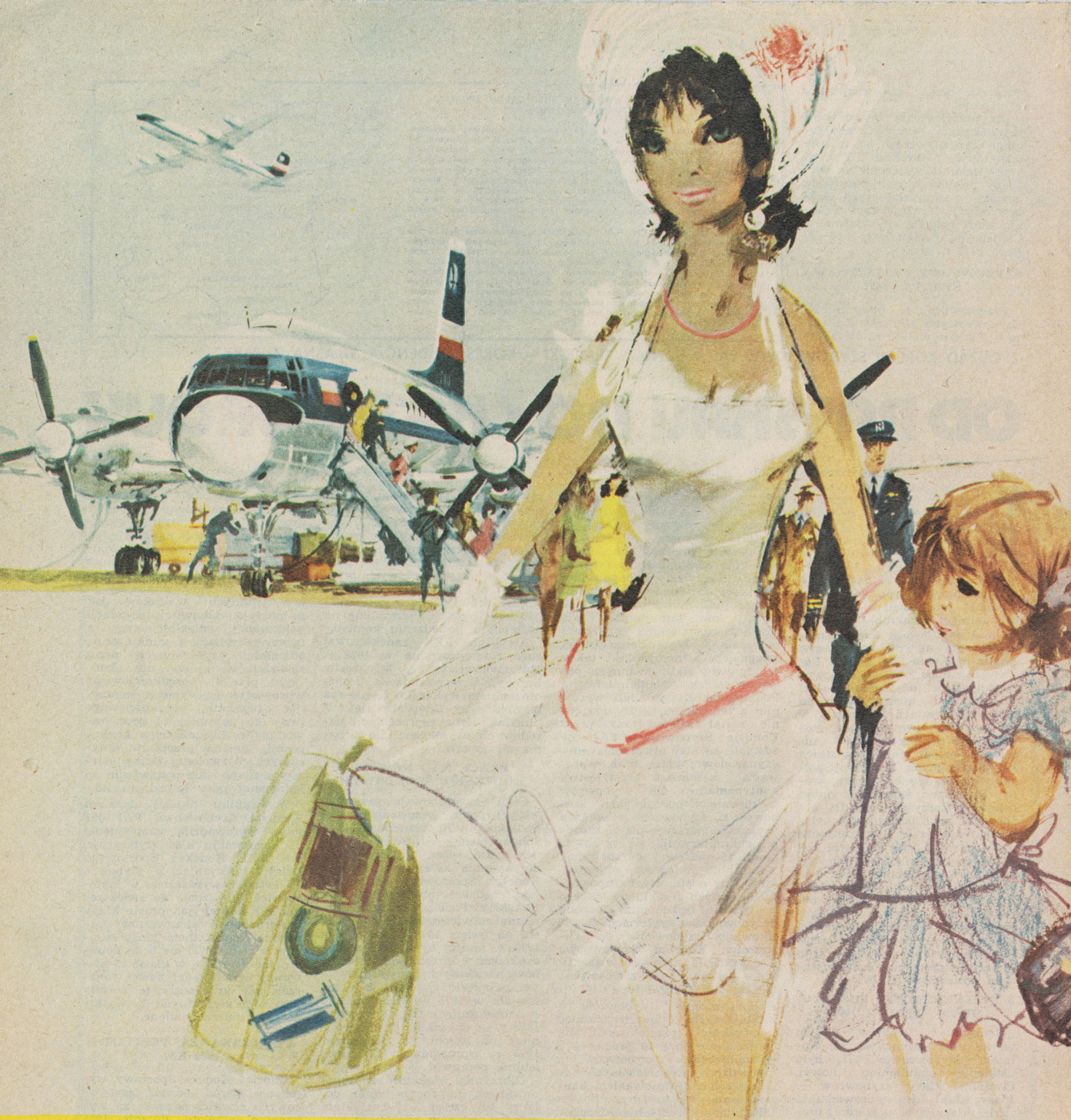
W wyniku długiej dyskusji Komisja Szybowcowa FAI **już teraz** wprowadziła uzupełnienie do regulaminu klas szybowców, art. 8.7.1. Kodeksu Sportowego Dział 3, precyzując, że **szybowce 15-metrowe wyposażone w jakiekolwiek urządzenia do zwiększenia siły nośnej** (jak proste klapy o nieruchomej osi zawiasów, dozwolone regulaminem klasy standard z roku 1971) **nie będą dopuszczone do startu w klasie 15-metrowej ograniczonej nawet wówczas, gdy urządzenia te zostały uczynione niezdatnymi do użytku, na stałe unieruchomione.**

### ODZNAKA ZA PRZELOT 1000 KM

Chociaż Kodeks Sportowy wymienia wśród odznak szybowcowych również odznakę za wykonanie przelotu długości 1000 km, dotychczas wzór tej odznaki nie został ostatecznie przez CIVV zatwierdzony. Decyzja w tej sprawie, wraz z uściśleniem warunków zdobywania odznaki, ma zapaść na następnym posiedzeniu komisji.




Reprezentacja Francji na XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Räyskäli: J. Rantet, A. Mazalerat, J. C. Lopitaux i F. Ragot. Francuzi, jako gospodarze następnych XVI SMS w Chateauroux, będą zapewne bardzo groźnymi rywalami dla najlepszych pilotów.



# Grabiański

Janusza Grabiańskiego poznałem w rok po uzyskaniu przez Niego dyplomu Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Odszukałem Go w Państwowym Wydawnictwie „Iskry". W małym pokoiku, na piętrze przy ulicy Smolnej, pracował nad koncepcją serii podróżniczej „Naokoło świata". Przedstawiłem się i zaproponowałem Mu współpracę z naszym tygodnikiem. Spojrzał na mnie uważnie, trochę zaskoczony propozycją. Przez moment zastanawiał się i poprosił o zajęcie miejsca. Odpowiedział mi wtedy, że interesuje się lotnictwem i czyta „Skrzydlatą", że jako szy-

bownik przyjmuje propozycję i będzie się starał wywiązywać z niej jak najlepiej. Rozmawialiśmy w połowie kwietnia 1956 r., a już z datą 13 maja ukazała się na naszych łamach pierwsza ilustracja Janusz Grabiańskiego.

Niewielka różnica wieku jaka nas dzieliła, zainteresowanie lotnictwem i praca dla niego wpłynęły na zawiązanie nici przyjaźni i coraz silniejszej współpracy z naszym tygodnikiem. Często odwiedzałem Janusza na ul. Odolańskiej, gdzie mieszkał w warunkach nie najlepszych i skąd ledwo wyschnięte ilustracje zabierałem do redakcji. Mimo że obaj często spieszyliśmy się, znajdowaliśmy czas na rozmowy o lotnictwie, jego rozwoju, nowościach konstrukcyjnych, które tak bardzo Go interesowały. Po pewnym czasie otrzymał mieszkanie na Starym Mieście, gdzie również Go odwiedzałem. Bywało, że ilustracja nie była rozpoczęta, a czasem czekała tylko na wykończenie. Obserwowałem wówczas Janusza przy pracy. Podziwiałem jego delikatne muśnięcie pędzelkiem. Z kresek, plam, kropek, położonych jakby od niechcenia na papier powstawała ilustracja, którą następnie podziwialiśmy.

Ze spotkań z Januszem wyniosłem wiele osobistych spostrzeżeń świadczących o Jego wysokiej kulturze, niesłabnącej pasji twórczej i ogromnym zainteresowaniu lotnictwem. Od wczesnej bowiem młodości interesowało Go lotnictwo. Ciekawość stopniowo przerodziła się w pasję. Latanie stało się Jego marzeniem. Początkowo budował modele latające i nieprzerwanie rysował samoloty. W mrocznych latach okupacji hitlerowskiej interesował się działaniami lotniczymi. Z wypiekami na twarzy czytał konspiracyjne wydanie „Dywizjonu 303". Pod wpływem tej zajmującej literatury powstawały Jego własne ilustracje do tej książki. Pojedynki powietrzne polskich pilotów myśliwskich walczących w obronie Anglii — jak mi opowiadał — starał się odtworzyć w sposób jak najbardziej sugestywny. Mogły one z powodzeniem uchodzić za szkice uczestnika tych walk — pilota i jednocześnie rysownika. Już wkrótce po wyzwoleniu kraju, w 1945 r., zaczął latać na szybowcach; początkowo w Bodzowie pod Krakowem, z kolei w Mrągowie, a następnie w Tęgoborzu. Tam właśnie u znakomitego „Bacy z Jodłowca" — Leopolda Kwiatkowskiego — Janusz wykonywał loty żaglowe i zdobył nie tylko kategorię C, ale i pierwszy warunek do Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Ten okres latania był najbogatszy we wrażenia i wspomnienia. W Tęgoborzu powstało wiele szkiców i rysunków Janusza o tematyce szybowcowej.

W pierwszym okresie, po wyzwoleniu kraju, był silnie związany ze Związkiem Harcerstwa Polskiego. Przez pewien czas prowadził drużynę harcerską w Gliwicach. Studia artystyczne rozpoczął w Krakowie, a ukończył w Warszawie w 1954 r. Rok później otrzymał dyplom. W czasie studiów i po ich ukończeniu nie osłabł w Nim sentyment do lotnictwa. Wymownym tego przykładem stała się współpraca z naszym tygodnikiem. Przez ponad dwadzieścia lat oglądaliśmy Jego rysunki w „Skrzydlatej", ilustrujące publikowane przez nas opowiadania i wspomnienia. Otrzymywaliśmy liczne listy, w których nasi Czytelnicy bardzo pochlebnie, a często wręcz entuzjastycznie wyrażali się o twórczości Janusza.

Zamieszczone przez nas ilustracje wzbudziły zainteresowanie wydawców Jego osobą. Pierwsze lata swojej twórczości artystycznej Janusz poświęcił lotnictwu. Stąd też znamy Go jako autora wielu obwolut książek, w tym serii Meissnerowskiej wydawanej przez „Iskry". Niemalże równolegle ilustrował dla Wydawnictwa MON książkę Stanisława Skalskiego. W 1957 r. zdobył pierwszą nagrodę za plakat o tematyce lotniczej, w konkursie ogłoszonym przez PLL LOT, na który nadesłano blisko czterysta prac. Z kolei w 1958 r. otrzymał nagrodę Prezesa Rady Ministrów PRL za twórczość dla dzieci i młodzieży. Z każdym rokiem rozszerzał się dorobek twórczy Janusza; coraz częściej otrzymywał propozycje od wydawców polskich i zagranicznych. W wielu krajach organizowano wystawy Jego prac. Zajmował pierwsze miejsca w konkursach, otrzymywał medale złote i srebrne, spotykał się z dziećmi na obu półkulach. Uczestniczył w licznych konkursach, uzyskał wiele nagród, pracował dla wielu wydawców, których nie sposób wymienić w kilku zdaniach. Zresztą 60 proc. tego co robił ukazywało się za granicą. Był obsypywany rozmaitymi nagrodami, zaszczytami, wyróżnieniami. Proponowano Mu nawet objęcie katedry na wyższej uczelni artystycznej za granicą.

Był autorem licznych plakatów, w tym także lotniczych. Zaprojektował wiele znaczków pocztowych, oryginalnych folderów, kart pocztowych oraz kalendarzy, w tym również dla PLL LOT. Pamiętamy Jego znakomity kalendarz lotowski z 1969 r. Ten właśnie kalendarz otrzymał pierwszą nagrodę (spośród ponad stu zgłoszonych) na Międzynarodowej Wystawie Kalendarzy. Adnotacja jurorów brzmiała: wybitny poziom graficzny. Książki ilustrowane przez Janusza Grabiańskiego ukazały się w ponad 20 krajach Europy, Azji, Afryki, Ameryki Północnej i Południowej. Zorganizowano dwie wystawy Jego ilustracji w Warszawie: w 1966 r. i 1974 r.

Janusz Grabiański, artysta grafik o światowej sławie, był cenionym popularyzatorem lotnictwa, człowiekiem pełnym temperamentu, inicjatywy, świeżych i jednocześnie znakomitych pomysłów. Jego pogodną twarz zmieniły z czasem okulary. Intensywna, wyczerpująca praca nad tysiącami ilustracji zmusiła Go do wzmocnienia oczu szkłami. Ilustracje Janusza mają dużo smaku artystycznego, wyróżniają się ciekawym ujęciem tematu, są pełne dynamiki i życia, a co najważniejsze: przekonują i bardzo się podobają.

W 1973 r. otrzymał Order Uśmiechu. W 1975 r. wręczyliśmy Mu nasze honorowe wyróżnienie roku „Błękitne Skrzydła" — za całokształt twórczości artystycznej o tematyce lotniczej. W październiku br. otrzymał wiadomość, że Jego nazwisko, jako pierwszego polskiego grafika, umieszczono na liście honorowej nagrody im. Andersena przyznawanej przez Międzynarodowe Kuratorium Książki Dziecięcej przy UNESCO. Należał do najbardziej cenionych grafików na świecie. Umiał zadowolić tak wybrednych wydawców jakimi są Amerykanie i Japończycy. Otrzymał tam zresztą za swoją twórczość cenne nagrody.

Wysoko ceniliśmy grafikę Janusza Grabiańskiego. Jego ilustracje nadawały blasku i ożywiały stronice naszego tygodnika. Dzięki naszej inicjatywie przez cały rok zamieszczaliśmy Jego prace całokolumnowe pt.: „Z teki Janusza Grabiańskiego". Cieszyły się one dużym zainteresowaniem. Ilustracje te do dzisiaj zdobią sale aeroklubów, instytucji lotniczych, a także zakładów przemysłu lotniczego.

Oryginalna, niezwykle komunikatywna grafika Grabiańskiego popularyzowała polskie lotnictwo zarówno w kraju jak i poza jego granicami. Tworzyła klimat braterstwa, pogody i szczęśliwego życia. Rozjaśniała ludziom twarze, budziła sympatię i uznanie. Bo Grabiański był niepowtarzalny w doborze barw, kompozycji artystycznej, prezentowaniu tego wszystkiego co malował. Umiał znakomicie przemawiać do wyobraźni czytelnika, widza, przechodnia. Jego ilustracje wyróżniały się spośród innych, przyciągały wzrok, budziły zainteresowanie i aprobatę. „Każdy rysunek, mający określone aspiracje artystyczne — powiedział mi kiedyś w czasie rozmowy — musi cechować pewna synteza i skrótowość".

Pełnia życia Janusza Grabiańskiego przejawiała się w pracy twórczej, którą się pasjonował i która doprowadziła Go do mistrzostwa w tym zawodzie. Był tytanem pracy. W ciągu dwudziestu lat zilustrował ponad dwieście książek dla wydawców krajowych i zagranicznych. Łącznie wykonał kilka tysięcy ilustracji, w większości barwnych.

Pozornie był samotnikiem, ponieważ liczne umowy i zobowiązania wobec wydawców zmuszały Go do szaleńczej pracy. Zawrotne tempo w jakim tworzył, budziło uznanie i zadziwiało za razem. W swojej nowoczesnej i pełnej słońca pracowni, przy ul. Margerytki w Falenicy, znalazł spokój, ciszę i samotność, których tak bardzo potrzebował. Wiele swych spraw artystycznych załatwiał telefonicznie. Bywały jednak takie, które wymagały osobistego przybycia. Wtedy siadał za kierownicą samochodu i pędził do centrum Warszawy.

Był bardzo uczynny i życzliwy. Mimo sławy i uznania jakie zdobył, nie zmienił się w sposobie bycia; pozostał nadal skromny i bliski ludziom. Był niepoprawnym romantykiem, którego piękne ideały zawarte w pastelowych barwach tęczy zmuszały do uśmiechu, serdeczności i przyjaźni. Żył wielką nadzieją i tęsknotą jednocześnie, które rodziły w Nim życzliwość, uczucie i brawurę.

Jego osiągnięcia były sukcesem polskiej kultury, która tak nagle poniosła niepowetowaną stratę. Odszedł od nas przedwcześnie, w pełni sił twórczych. Kolorowy świat Janusza Grabiańskiego, którym nas obdarowywał, będzie nam towarzyszył przez wiele lat. Jego osobowość, kultura, pogoda i uśmiech, które tak trafnie odtworzył w swych licznych ilustracjach, pozostaną na długo w naszej pamięci.

TADEUSZ MALINOWSKI



**Powyżej: Janusz Grabiański (1929–1976); po lewej — ilustracja z nagrodzonego kalendarza PLL LOT (1969).**

# Jutro LOTNICTWA GOSPODARCZEGO w Polsce

Już od kilku lat zaznacza się intensywny rozwój lotnictwa gospodarczego w Polsce i wszystko wskazuje na to, że obecna jego dynamika będzie miała tendencję rosnącą. Następuje nie tylko wzrost ilościowy, ale również postęp organizacyjno-techniczny, rozszerzanie asortymentu i podnoszenie jakości oraz obniżanie kosztu usług świadczonych na potrzeby gospodarki narodowej. Przejawia się tu zatem dążenie do optymalnego wykorzystania sił i środków tworzących lotnictwo gospodarcze. Zjawisko szybkiego i ciągłego wzrostu roli lotnictwa cywilnego, a w tym i gospodarczego, w naszym socjalistycznym systemie społeczno-gospodarczym nie jest procesem odosobnionym ani przypadkowym, lecz stanowi prawidłowość, wynikającą z przyspieszonego i wszechstronnego rozwoju gospodarczego i społecznego całego kraju.

Cel istnienia i rozwijania lotnictwa gospodarczego polega na dążeniu do sprostania zapotrzebowaniu gospodarki narodowej na jego usługi w rolnictwie, leśnictwie, gospodarce rybnej i wodnej, służbie dyspozycyjnej, pracach budowlano-montażowych oraz w innych dziedzinach, jak kartografia, poszukiwania geologiczne i in. Zapotrzebowanie to obejmuje również usługi eksportowe. Wielkość i rodzaje tych potrzeb określają w zasadniczy sposób kształt i rozmiary lotnictwa gospodarczego, tj. ilość i rodzaj sprzętu latającego i jego wyposażenia oraz sprzętu naziemnego, liczebność i kwalifikacje zatrudnionych kadr, ilość, rozmieszczenie terytorialne i wyposażenie baz operacyjnych, wielkość zaplecza technicznego i techniczno-badawczego, gęstość i usytuowanie lotnisk i lądowisk.

Z analizy poszczególnych działów lotnictwa gospodarczego wyodrębnionych według rodzajów świadczonych usług i ich odbiorców wynikają specyficzne problemy rozwojowe i organizacyjne każdego z nich.

### LOTNICTWO ROLNICZE

Stanowi ono obecnie podstawowy dział lotnictwa gospodarczego, a jego dalszy rozwój zależy od potrzeb usług agrolotniczych, zgłaszanych przez rolnictwo i leśnictwo krajowe oraz od wielkości zapotrzebowania eksportowego na tego rodzaju usługi.

Program rozwoju usług agrolotniczych do 1980 r. oparty na rozeznaniu w resortach rolnictwa i leśnictwa oraz przemysłu drzewnego, a także na rynkach zagranicznych zakłada podwojenie wielkości obrabianego areału w kraju i pewien wzrost usług eksportowych w stosunku do wyników z 1975 r. Oznacza to, że w 1980 r. zabiegami agrolotniczymi w kraju objętych będzie ok. 31% łącznej powierzchni upraw i lasów uspołecznionych. Jednocześnie przewiduje się zmiany w strukturze usług, polegające na powiększeniu udziału zabiegów nawożenia upraw oraz nawożenia i ochrony lasów w całości wykonywanych usług, a także wprowadzenie nowych rodzajów usług, jak ochrona sadów i upraw roślin przemysłowych. W dalszej perspektywie realne jest objęcie usługami agrolotniczymi ok. 50% powierzchni gruntów uprawnych i lasów należących do gospodarki uspołecznionej.

Mechanizacja i chemizacja rolnictwa stanowią alternatywę stale malejącego areału upraw i zatrudnienia na roli — zjawisk, towarzyszących szybkiej urbanizacji kraju. W referacie programowym na XV Plenum KC PZPR w październiku 1974 r. „O dalszą poprawę wyżywienia narodu i rozwój rolnictwa" sytuacja w rolnictwie została scharakteryzowana następująco:

„Dynamiczny rozwój kraju prowadzić będzie w sposób naturalny do stopniowego odpływu ludzi z rolnictwa do innych działów gospodarki narodowej. Postępujący proces urbanizacji kraju powoli ale stale zwiększa powierzchnię pod zabudowę kosztem użytków rolnych. Tym ostrzej staje przed nami konieczność przyspieszania intensyfikacji i mechanizacji produkcji rolnej oraz stopniowej przebudowy struktury agrarnej zgodnie z wymogami nowoczesnego wysoko zmechanizowanego socjalistycznego rolnictwa".

Tak, jak obecnie, lotnictwo rolnicze będzie opierać się również w nadchodzących latach na sprzęcie latającym i aparaturze agrolotniczej produkcji krajowej. Obok wypróbowanego i wciąż modernizowanego samolotu An-2R, produkowanego na licencji radzieckiej, wszedł do służby agrolotniczej nowoczesny samolot rolniczy PZL-106 „Kruk", skonstruowany i wytwarzany w kraju. Coraz szersze zastosowanie znajduje po kilkuletnich próbach i doświadczeniach śmigłowiec rolniczy Mi-2, produkowany też w kraju na radzieckiej licencji, zwłaszcza na terenach górskich i pofalowanych oraz w sadach i plantacjach roślin przemysłowych.

Samoloty i śmigłowce rolnicze zostały już zaakceptowane jako maszyny rolnicze i będą w najbliższej przyszłości bez wątpienia uczestniczyć w rosnącej mierze w mechanizacji prac chemizacyjnych na roli. O możliwościach i perspektywach rozwojowych mogą świadczyć niektóre dane liczbowe. Np. udział lotnictwa w procesie chemizacji rolnictwa w Polsce wynosił w 1974 r. ok. 2,5% w stosunku do całej powierzchni, poddawanej zabiegom chemizacyjnym i był bardzo niski w porównaniu ze wskaźnikami osiąganymi w innych krajach RWPG. Wskaźnik ten wynosił w ZSRR i Bułgarii ok. 50%, na Węgrzech 16%, w CSRS ok. 12%, a w NRD ok. 10%. Udział nawożenia w całości wykonywanych prac wahał się od 13% w PRL do 40% w ZSRR i 60% w CSRS i NRD.

Przy pomocy samolotów rolniczych rozprowadza się w ostatnich latach w Polsce na uprawy rolne ok. 4% nawozów sztucznych i ok. 5% środków ochrony roślin dostarczanych rolnictwu.

Zachodzące w rolnictwie zmiany umożliwiają i postulują wzrost roli lotnictwa gospodarczego w produkcji rolnej, a także w ochronie i kultywacji obszarów leśnych i włączenie samolotów i śmigłowców rolniczych do prac na roli w znacznie szerszym niż dotąd zakresie.

### LOTNICTWO DYSPOZYCYJNE

W jego skład wchodzą lekkie samoloty oraz śmigłowce polskiej i zagranicznej produkcji, których użytkownikami są różne instytucje oraz jednostki gospodarki uspołecznionej. W ostatnich latach rośnie szybko ilość samolotów dyspozycyjnych, co wiąże się z wprowadzaniem nowoczesnych metod zarządzania i gospodarowania.

Perspektywy rozwojowe lotnictwa dyspozycyjnego kojarzą się z perspektywicznymi założeniami rozwojowymi struktury społeczno-gospodarczej kraju, przewidującymi powstawanie wielkich aglomeracji miejskich i przemysłowych, a także ośrodków wczasowo-leczniczych. Tym zjawiskom będą towarzyszyć problemy transportowe, przy czym niewątpliwie wzrośnie zapotrzebowanie na szybki i wygodny przewóz niezależnie od regularnych linii komunikacyjnych. To zadanie przypadnie „małemu" lotnictwu, wykonującemu przewozy na sieci regionalnej opartej na istniejących w terenie lotniskach, m. in. również pozakomunikacyjnych. Przewóz grup specjalistów, delegacji, spełnianie funkcji taksówek powietrznych, transport pilnych dokumentów i niedużych ładunków itp. usługi — mogą samoloty dyspozycyjne wykonywać sprawniej i taniej, niż duże i kosztowne samoloty komunikacyjne. Funkcję „małego transportu" będzie w rosnącym zakresie spełniać lotnictwo dyspozycyjne, którego usługi według przewidywań resortu komunikacji wzrosnąć mają kilkunastokrotnie w ciągu nadchodzących 10—15 lat.

Obok efektów uzyskiwanych przez użytkowników w zarządzaniu i gospodarowaniu istotne znaczenie ma skuteczna i sprawna eksploatacja sprzętu latającego, polegająca na maksymalnym wykorzystaniu zdolności przewozowej i likwidacji „pustych przelotów" oraz intensyfikacji użytkowania, tj. wylataniu możliwie największej ilości godzin roboczych rocznie.

Niezbędne jest stworzenie szerszego frontu pracy dla sprzętu dyspozycyjnego i nawiązanie w tym celu współpracy z innymi jednostkami w tym samym terenie, będącymi potencjalnymi współużytkownikami, jak instytucje, przedsiębiorstwa, lotnictwo sanitarne, aerokluby. Tkwi w tym jedna z szans rozwojowych tego działu lotnictwa gospodarczego.

### LOTNICTWO USŁUG RÓŻNYCH

Jest ono u początku drogi rozwoju, a obejmuje usługi dotąd niespełniane, bądź też świadczone w niedużym zakresie przez lotnictwo gospodarcze. Ten dział lotnictwa gospodarczego jest pionierski.

Śmigłowce jako latające dźwigi w pracach budowlano-montażowych były stosowane w Polsce od kilku lat przez personel i sprzęt wojskowy. Ten rodzaj usług przejęło obecnie przedsiębiorstwo cywilne, zorganizowane w ramach resortu budownictwa. Do wykonywania tych prac używa się śmigłowców krajowych i importowanych. Perspektywiczne badania tego rodzaju usług, prowadzone przez wojskowe ośrodki naukowe, wskazują na możliwość i ekonomiczną celowość ich planowego rozwijania na szerszą skalę.

Zapotrzebowanie na usługi latających dźwigów rośnie, o czym świadczy duża liczba zamówień, skierowanych do nowo powstałego przedsiębiorstwa. Wartość tych zamówień stanowi ok. 10-krotną wartość wszystkich przedsięwzięć tego rodzaju, zrealizowanych w okresie ostatnich 6 lat przez personel i sprzęt wojskowy na rzecz gospodarki narodowej.

Usługi lotnicze dla geologii, geodezji, kartografii i innych dziedzin w kraju a także na eksport, wykonywane przy użyciu samolotów polskiej produkcji, wyposażonych w odpowiednią aparaturę, mają perspektywę rozwojową opartą na szybkim rozwoju i modernizacji gospodarki oraz wzrastającej roli tych dziedzin. Zakres i tempo rozwijania tego asortymentu usług zależy w dużym stopniu od prężności specjalistycznego przedsiębiorstwa, działającego w resorcie komunikacji.

Dokonany powyżej przegląd możliwości i perspektyw rozwojowych lotnictwa gospodarczego, aczkolwiek nie wyczerpuje wszystkich aspektów, potwierdza niewątpliwie szansę przyszłościową tego lotnictwa, opartą na coraz szerszym zapotrzebowaniu na jego usługi ze strony gospodarki narodowej. Szansa ta musi być z wielu względów wykorzystana.

dr WITOLD BEDNARKIEWICZ

# FILMOWANIE SPADAJĄCYCH SKOCZKÓW

Sport spadochronowy w ostatnim dwudziestoleciu uczynił ogromny krok ku nowoczesności, szczególnie po wprowadzeniu stylu płaskiego, najmniej męczącego i najbardziej ekonomicznego w czasie spadania. Styl ten umożliwił sportowcowi przemieszczanie się w różnych kierunkach. Był to pierwszy etap sterowania ciałem człowieka spadającego z prędkością około 50 m/s. Kolejnym etapem była akrobacja spadochronowa. Fakt ten wpłynął zdecydowanie na rozwój trzeciego etapu sterowania: zespołową akrobację spadochronową, która od kilku lat rozwija się na całym niemal świecie. Akrobacja ta, nazywana za granicą realtive work, polega na łączeniu kilku lub kilkunastu skoczków w określone figury, np.: w gwiazdy, diamenty, gąsienice, płatki śniegu czy też w romby.

Powyższe wprowadzenie było potrzebne, aby Czytelnik był zorientowany, iż rozwojowi spadania i sterowania ciałem skoczka — nakreślonego skrótowo — towarzyszyła i pomagała kamera filmowa. Początkowo mocowano ją tak na lotnisku, jak i w samolocie; filmowano spadanie skoczka z powietrza, a także z ziemi i nieprzerwanie uczono się. Zarówno jedne jak i drugie ujęcia okazały się mało przydatne do celów szkoleniowych.

Szybko jednak przekonano się, że spadających skoczków może filmować wyłącznie skoczek mający duże doświadczenie spadochronowe i operatorskie. Nim jednak ujrzeliśmy na taśmie filmowej nieprzerwanie spadających skoczków, przeprowadzono dziesiątki prób, które zakończyły się powodzeniem.

Obserwowanie w kinie czy w TV niemalże pływających skoczków w przestworzach, łączących się i rozdzielających, przekonało oglądającego, że trzeba było nie lada techniki (spadochronowej i operatorskiej), aby pokazać widzowi piękno tego sportu, precyzję i ogromny kunszt sterowania ciałem. Wszystko to mogła uchwycić kamera filmowa, rejestrująca każdy precyzyjny ruch skoczka.

Filmowanie spadających skoczków rozpoczęto równolegle z ich fotografowaniem. Początkowo kamerę filmową próbowano przymocować do spadochronu zapasowego, ale ten sposób okazał się niewłaściwy. Szybko więc przeniesiono ją na kask chroniący głowę skoczka. Do kasku — przy zastosowaniu różnych uchwytów — mocowano jedną, dwie, a nawet trzy kamery.

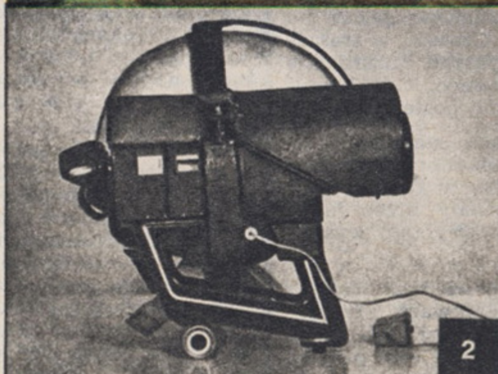
Jak jest wyposażony operator filmowy, aby mógł wykonać zdjęcie barwne przedstawiające skoczków tworzących gwiazdę, które zamieszczono powyżej?

Do wykonania tego zdjęcia użyto kamery 16 mm o masie 4 kg, z samoczynnym przesuwem filmu. Przycisk elektryczny uruchamiający pracę kamery połączono z jej spustem za pomocą przewodu przeprowadzonego przez rękaw kombinezonu do dłoni. Odpowiednie zgięcie dłoni uruchamia czuły przycisk, a ten z kolei pracę kamery.

Celowanie kamerą umożliwia wizjer optyczny umocowany na wprost oka skoczka. Wizjery są różnego rodzaju w zależności od wielkości oraz liczby kamer. Przed każdym filmowaniem wizjer jest tak ustawiany przez operatora, aby obejmował on określone pole widzenia.

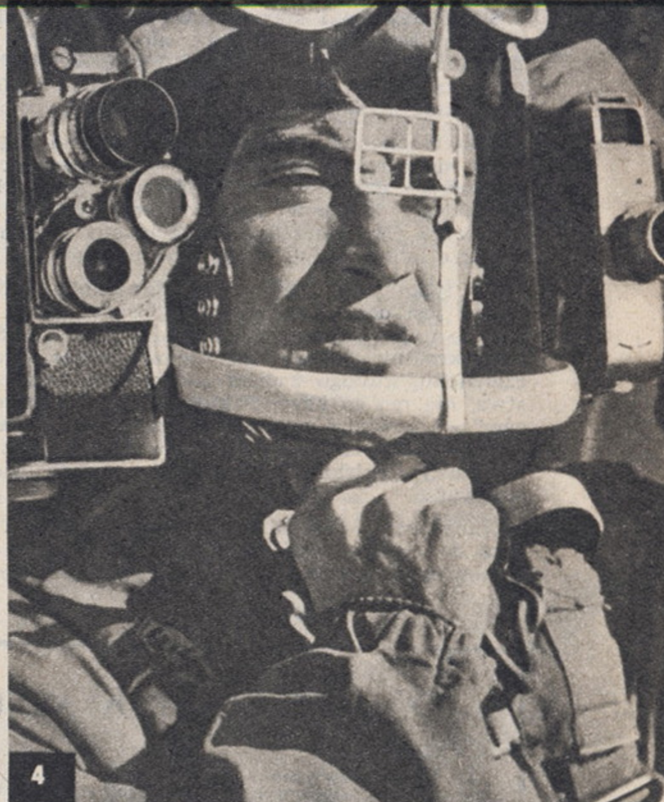
Przed skokiem operator sprawdza prawidłowość zamocowania kamery oraz jej pracę przez kilkakrotne naciskanie spustu. Skoczek-operator opuszcza samolot w takiej kolejności, jaka wynika z zamierzenia tematycznego. Jeśli np. zamierza filmować skoczków oddzielających się od samolotu, łączących się w bazę i schodzących do tworzenia gwiazdy (od dołu, a nie z góry), wówczas skacze jako pierwszy i spada plecami do ziemi.

Oglądając film spadochronowy trwający 20 minut i niemal w całości poświęcony skoczkom spadającym, nawet nie zdajemy sobie sprawy, iż operator podczas skoku może filmować przeciętnie od 30 do 50 sekund. Czas filmowania uzależnia się od wysokości skoku. Trzeba pamiętać, że nie zawsze trzeba z jednego skoku jest udany. Ile więc trzeba wykonać skoków z kamerą, aby zmontować wspomniany film? Co najmniej 50, a niekiedy ponad 100. Oczywiście, jeśli będzie filmować jednocześnie kilku operatorów, materiał zostanie opracowany szybciej.










Tych, którzy będą próbowali filmować, muszę przestrzec przed niebezpieczeństwem grożącym skoczkowi-operatorowi w czasie otwierania spadochronu. Otóż głowę obciążoną kamerą lub kamerami (od 4 do 8 kg) należy silnie podtrzymać obu rękami.

Pierwszym w naszym kraju skoczkiem-operatorem był instr. Jerzy Sobczyk z Krosna, który — jak na pionierstwo w tej dziedzinie przystało — uzyskał dobre rezultaty. Aktualnie skoki spadochronowe i skoczków spadających filmuje się w Polsce do celów szkoleniowych oraz doświadczalnych.

**TADEUSZ MALINOWSKI**

1. Gdy dziesięciu skoczków połączy się za ręce i utworzy foremną, spadającą gwiazdę, wówczas doznają oni nie tylko wielkiej satysfakcji i dumy, ale przeżywają ten fakt bardzo emocjonalnie.

2. Widok z boku kamery filmowej umocowanej do kasku ochronnego skoczka. Po prawej — spust elektryczny umożliwiający jej pracę.

3. Ta sama kamera widziana z przodu z widocznym celownikiem optycznym.

4. Francuz André Suire jako jeden z pierwszych przystąpił do filmowania spadających skoczków pod koniec lat pięćdziesiątych.

# NASZE TRASY

## ZAPRASZAMY DO DALSZEJ WSPÓŁPRACY

W końcowym numerze „Skrzydlatej" z ub. r., w „Naszych trasach", wyraziliśmy takie oto pragnienie: „Chcielibyśmy, aby w przyszłym roku było jeszcze lepiej pod tym względem (kontaktów redakcji z Czytelnikami). Jesteśmy dobrej myśli: przez ten ostatni rok choćby udowodniliście przecież, że można na Was polegać, nigdy się na Was nie zawiedliśmy".

Jest nam bardzo przyjemnie stwierdzić, że nasze redakcyjne nadzieje nie były płonne. Częstotliwość kontaktów „na trasie": Czytelnicy — redakcja w roku 1976 wzrosła. Cieszy to nas bardzo, ale jeszcze bardziej raduje — inny element, a mianowicie atmosfera naszych wzajemnych stosunków. Nie za często, jak się orientujemy, atmosfera taka jak nasza spotykana jest w dziedzinie ludzkich kontaktów. Sądzimy, że jest tak dlatego, ponieważ jesteśmy wobec siebie zawsze szczerzy. Cenimy sobie Was bardzo, drodzy Czytelnicy (bez względu na wiek i płeć) za parę cech. Przede wszystkim za zaufanie, z jakim zwracacie się do nas w swych listach. Czy wiecie, co nam to mimo woli przypomina?

Wojsko. Dawne, ciężkie czasy. Trudny okres, okres próby, egzaminów ludzkich charakterów. Wówczas właśnie potrzebna jest i odwaga, i zaufanie, jeden do drugiego. Bez tego — ani rusz.

Teraz, oczywiście, nie te czasy. Mamy od dawna wolną Polskę. Ale... czy tak naprawdę o nic już nie walczymy? Czy już zupełnie do lamusa odłożyć trzeba i odwagę, i zaufanie („bo z pewnością jest od dawna" — mówią tu i ówdzie nałogowi potakiwacze i spece od klajstrowania wszystkiego tego, co po prostu jeszcze nie jest całkiem dobre i co trzeba solidnie naprawić).

Tak, jesteście odważni w swych listach do nas. Cenimy to. Dziękujemy. I dalej twierdzimy, jak to czyniliśmy dotychczas, że równie poważnie traktujemy listy mówiące o sprawach przyjemnych jak i te, które czytamy czasem ze ściśniętym sercem. Listy, w których mówicie nam o swych kłopotach, niepowodzeniach, w których prosicie o radę jak postąpić w trudnej, czasem nietypowej sytuacji.

Staraliśmy się i staramy Wam pomagać, informować, jak tylko umiemy. Nie zawsze się udaje, ale — staramy się. Czasem, w trakcie działania, i nam się trafi błąd. Jesteśmy tylko zwykłymi ludźmi. Ale co to za radość, gdy uda nam się komuś z Was pomóc. Gdy komuś skutecznie podamy dłoń, wskażemy właściwy sposób postępowania.

Czasem, nie mówiąc już np. o wielkich sprawach, uda nam się trafić do serca w sposób, jakiego z pewnością nie domyślamy się zaczynając działać. Czy pamiętacie, jak to kiedyś w ramach tego skromnego felietonu zamieściliśmy wiersz, napisany przez jedną z naszych Czytelniczek, zafascynowanych „tymi, którzy tam wysoko w górze latają"? Był ładny, spodobał nam się.

Nie tylko nam. Pierwszym człowiekiem, który powiedział nam, iż wiersz jest dobry, był — pilot doświadczalny. Oblatywacz. Przeczytaliście to już chyba w poprzednim numerze „Skrzydlatej". Wierszyk, tak skromny, subtelny w swym wyrazie, zrobił silne wrażenie na człowieku, którego życiem codziennym jest... walka. Niebezpieczeństwo, nie ma co kryć. Takiemu właśnie, któremu — zdaniem „speców" — powinny pasować rzeczy wielkie, patetyczne, pełne fanfar i surm bojowych — spodobał się cichutki głos słabej ludzkiej istoty, mówiącej o polskim lotniku: Jesteś piękny. Nie mogę oczu od Ciebie oderwać...

Dziękujemy Wam za to, że jesteście tacy, a nie inni. Zapraszamy Was do dalszej współpracy. Spotkamy się na naszych trasach już w nowym 1977 roku. Bądźcie zdrowi i pełni optymizmu.

(z)

### SKRZYDLATA KLASYFIKUJE

Dorocznym zwyczajem opublikujemy wkrótce listy 10 najlepszych wyników szybowcowych w poszczególnych konkurencjach, uzyskanych w 1976 r. przez polskich pilotów. Wyniki te będą stanowić podstawę do przyznania naszych honorowych wyróżnień — „Złotego Cumulusa" (dla najlepszego pilota), „Białego Cumulusa" (dla najlepszej pilotki) i „Cumulusowego Nieba" (dla najlepszego aeroklubu).

By lista wyników wolna była od najmniejszych nawet pomyłek, potrzebna nam jest pomoc wszystkich aeroklubów i ośrodków szybowcowych oraz samych pilotów. Jest to jednocześnie nasza gorąca prośba. Chcielibyśmy, aby pomoc ta wyrażała się w przesłaniu pod adresem naszej redakcji wszystkich najlepszych wyników, uzyskanych przez pilotów poszczególnych aeroklubów w sezonie 1976, w kraju i za granicą, zarówno na szybowcach jednomiejscowych jak dwumiejscowych.

Interesują nas **wysokości absolutne i przewyższenia** oraz **konkurencje przelotowe: odległościowe** (nawet nie ukończone) i **prędkościowe** (po trasach trójkątnych 100, 200, 300, 500 i 750 km oraz docelowo-powrotnych 300 i 500 km).

Wszystkie zespołowe listy wyników, przed przysłaniem ich do naszej redakcji — **ul. Widok 8, 00-023 Warszawa** — powinny być poświadczone przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Termin nadsyłania wyników — **10 stycznia 1977 r.**

A więc — to już trzeci raz lecę jako zawodnik, uczestnik Rajdu*). Mieliśmy wczoraj zaprawę, niech to licho. Jeszcze dziś boli mnie szyja. Mój pilot, Zdzisław Dudzik śmieje się, że według jego obliczeń wykonaliśmy w czasie lotu z Lublina do Płocka tysiąc osiemdziesiąt wahadłowych obrotów głowy o 180 stopni. Każdy z nas po pięćset czterdzieści, licząc skromnie „tylko" dziesięć ruchów na minutę. Twierdzi przy tym, że powinniśmy dostać od GKKFiT dwa medale za wybitną sprawność gimnastyczną. W efekcie — znaleźliśmy na wymyślnie łamanej trasie jeden znak. Drugi — gdzieś nam umknął z pola obserwacji.

Ciekawe, co przyniesie nam dzień dzisiejszy. Co mamy robić? Hm, ładunek zadań niemały: na trasie Płock — Olsztyn próba regularności lotu, identyfikacja obiektów na podstawie sześciu zdjęć fotograficznych i próba lądowania w prostokącie. Trasa oczywiście łamana, z punktami zmiany kursu między lotniskami (to chyba żeby nie było nudno), meldowanie nad taśmą mety w Olsztynie w locie poziomym na wysokości 100 metrów.

Aha, na odcinkach prostych przelatywanej trasy będą się znajdować skryte punkty kontroli czasu! Cóż to oznacza? W praktyce to, że nie ma mowy o jakimś „gazowaniu", gnaniu na łeb i szyję, ale rzecz polega na precyzyjnym, wprost zegarmistrzowskim, bardzo regularnym locie na c a ł e j długości trasy. Taki kontrolujący facet z lornetką i czasomierzem, rozłożony wygodnie w krzakach albo ukryty np. w dymniku jakiejś chałupy — może narobić niesamowitego zamieszania w różowych planach niejednej załogi.

Sprytna komisja sędziowska pod wodzą pełnego inwencji (i piekielnych pomysłów) red. Jerzego Pomianowskiego sprawdzi bez pudła w ten sposób umiejętności pilotażowe i nawigacyjne załogi, zbada czy potrafi ona nie tylko bezbłędnie dokonać obliczeń trasy według aktualnego komunikatu meteo, ale teorię wcielić w czyn w powietrzu, jednym słowem — będzie się nad nami pastwić bez żadnych skrupułów.

No i te obiekty, których mamy szukać na podstawie zdjęć jakie dostaniemy bezpośrednio przed startem. Wiem czym to pachnie. Znów będziemy z rozpaczą w sercu i nadzieją zarazem ganiać po niebie jak charty od zameczku do zameczku, od jednej wieży kościelnej do drugiej, z trwogą spoglądając na zegarek. Pół biedy, jeśli ten, kto wykonywał zdjęcia, ograniczył się tylko do kościelnych wież i zameczków. Co będzie jednak, gdy mu wpadło do głowy sfotografowanie np. samotnej gruszki w polu? Albo wysepki na jeziorze, od których aż się roi na Mazurach?

* * *

Lecimy w kierunku pierwszego punktu zwrotnego trasy. Wystartowaliśmy z płockiego lotniska Kostrogaj jako trzynasta (!) z kolei załoga.

Równo, rytmicznie grzmi silnik maszyny. Słońce mamy z lewej burty — trochę przeszkadza przy obserwacji terenu, ale to nic: wypracowaliśmy sobie dokładny plan postępowania. Po prostu nauczyliśmy się na pamięć, wbiliśmy mocno do głowy obraz sześciu zdjęć otrzymanych przed startem: sylwetek dwóch kościołów (jeden stary, zabytkowy, drugi supernowoczesny), remizy strażackiej, frontonu jakiejś kawiarni czy też czytelni, wiejskiego domu z blaszanym dachem i... ustronnego przybytku o niedwuznacznym przeznaczeniu, stojącego samotnie w polu. Obiekty te **muszą** być położone na kursie lotu, więc trzeba tylko dokładnie zlustrować teren, porównując wygląd „podejrzanych" budowli z obrazem widocznym na zdjęciu. Łatwo tu się jednak omylić: takie na przykład kościoły wiejskie są łudząco do siebie podobne, różnice polegają czasem tylko na kształcie uwieńczenia wież, ilości okien, wykuszów i innych drobnych szczegółów. Trzeba tu być nie tylko dziennikarzem-obserwatorem, ale nie zawadzą również uzdolnienia architekta lub historyka sztuki.

* * *

Wysokość — 400 metrów. Prędkość — 180 kilometrów na godzinę. Samopoczucie — mieszane: mariaż ostrożnej pewności siebie i leciutkiego pietra. Przed chwilką pilot powiedział mi co następuje (przytaczam treść rozmowy radiowej):

— Hallo, załoga!

— Tak, szefie?

— Lecimy równolegle do linii kursu, 200 metrów z prawej jego strony. Uważaj wyłącznie na lewą stronę, prawą biorę na siebie. Jeśli ma co być — to będzie z lewej. Ogarniaj wzrokiem teren zawarty w półkolu między maską silnika, końcówką skrzydła i statecznikiem. Pokryjesz w ten sposób obszar do trzech-czterech kilometrów od linii kursu. Rozumiesz?

— Tak.

— Nie wolno nam nic przepuścić!

* * *

Duszno w kabinie, gorąco. Wciąż nic i nic. Oczy bolą od natężonej obserwacji. Pod powiekami migają setki, setki domków łudząco do siebie podobnych. Co wioska — to kościół, z taką samą wieżą i plebanią. W każdym większym miasteczku — remizy. A... wychodków — zatrzęsienie. Niestety —— wszystko to nie to. Najgorsze jednak, że przyciasne pantofle z „Chełmka" kupione dwa dni przed zawodami pieką nie do wytrzymania. Co robić? Decyzja krótka: zdejmuję drańskie „Chełmki". Uff, co za rozkosz. Pal licho, ściągnę i skarpetki. Oo, teraz wiem, że żyję. Stopy oparte na chłodnym metalu podłogi — odpoczywają. Dużym palcem prawej stopy wybijam takt upojnego tanga, którego tony płyną do mnie ze słuchawek hełmofonu. Skwar coraz większy. Chętnie bym zdjął jeszcze coś z siebie. Ale co? Spróbuję koszulę...

Krótki trzask w eterze. Nie ma już tanga, zczezło jakby je nożem odciął ode mnie. Słychać za to ryk pilota, który przeszedł na łączność wewnętrzną:

— Jest!

Samolot wali się ostro w lewy skręt. Ziemia tańczy jak baletnica. Pilot woła:

— Prowadź maszynę!

Chwytam za drążek sterowy. Trzymam Jaka w lewym głębokim wirażu. Lewa bosa stopa pociska śliską gładź pedału orczyka steru kierunkowego. Wzrok biega błyskawicznie od kulki za-




Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

# salut dla światowida

krężomierza do strzałki wysokościomierza. Nisko! Mogę się zwalić. Ponad tona żelastwa, brr, ależ byłby huk. Ostre, przykre dźgnięcie strachu. Nie, precz! Jeszcze ciaśniej zakładam skręt, stawiam maszynę zupełnie „na żyletkę", skrzydłami w pionie. Piekło i szatany!

— Dość. Starczy. To ów „przybytek". Już zanotowałem na odwrocie fotografii. Wioska nazywa się Kuklin. Leć dalej po kursie. Chociaż nie, poczekaj.

Zdzisław obrócił ku mnie promieniejącą zadowoleniem twarz:

— Zrzućmy meldunek, dobrze? Czasu starczy, mamy sporą nadwyżkę. Weź co cięższy.

Kiwnąłem głową z uznaniem. Ten ma pomysły!

Zataczaliśmy szeroko zbudowany krąg. Po chwili znów byliśmy na kursie. Wysokość — 400 metrów. W słuchawkach zachrobotało:

— Przygotuj się. Otwórz kabinę.

Pociągnąłem dźwigienką osłony do tyłu.

— Uwaga, nurkujemy!

Pilot pchnął drążek sterowy. Jak pomknął jak szalony. Z zaciśniętą na meldunku lewą dłonią, wysunąwszy rękę na zewnątrz kadłuba i przycisnąwszy ją silnie do burty, pochyliłem się zgodnie z ruchem całej maszyny. Huk silnika potężniał, jego basowe tony zdawały się rozsadzać czaszkę, grzmiało potężne crescendo.

„Przybytek" rósł w przerażającym tempie.

— Celuj dobrze, w samo serce — rozkazał głos w słuchawkach. — Jeszcze trochę... jeszcze... uwaga — hop!

Puściłem woreczek. Wgniotło mnie w fotel. Coś czarnego wypełzło na oczy spod powiek. Samolot rwał już jak oszalały świecą do góry. Na głowę, barki, ręce — zwaliła się masa czegoś całkiem niewidocznego, lecz za to doskonale wyczuwalnego. Obezwładniający, ogromny ciężar. Przemogłem się i pokonując przeciążenie wyciągnąłem szyję spoglądając w lewo przez otwartą wciąż jeszcze osłonę kabiny. Byliśmy w ostrym wirażu na wznoszeniu.

To co działo się na dole dopełniło miary naszej satysfakcji. Było przypadkiem tak rzadkim, że prawdopodobnie annały lotnicze świata czegoś podobnego nie notowały: przez szeroko otwarte drzwi z okienkiem w kształcie serca wyskoczył z „kibelka" jak bengalski tygrys gentleman w długich butach i rozchełstanej koszuli i podtrzymując opadające portki grzał co sił przez zagony do chałupy. Przystanąwszy w progu, podciągnął spodnie jedną ręką, a drugą zaczął nam wygrażać.

— Zdzichu, gdzie spadł meldunek? Nie zauważyłem.

— Udzielam ci pochwały: wpadł przez serce do środka — zabrzmiał w słuchawkach pełen zadowolenia głos dowódcy załogi.

Ryknęliśmy śmiechem. „Jesteś świnia" — odezwało się we mnie moje alter ego. „Trudno, nie wszyscy muszą być ideałami" — odparowałem. „Byłoby nudno jak diabli".

* * *

Minęliśmy dawno Nidzicę. Wciąż mamy tylko ten jeden nieszczęsny obiekt. Chyba czegoś nie spostrzegliśmy. Pod nami rozległe pola Grunwaldu. Ogarnia mnie wzruszenie. To tu, pięćset pięćdziesiąt lat temu, ważyły się losy Polski. Utkwiłem wzrok w kamiennej bryle pomnika, widocznej z mej kabiny jak na dłoni.

Zdzisław odwrócił się do mnie z pierwszej kabiny. Coś mówił, ale nic nie zrozumiałem. Zapomniał przycisnąć guziczka. To nic, pojąłem o co mu chodzi, mieliśmy przecież jednakowe myśli. Tak, zasalutujemy. Odpuśćcie nam, komisarze!

Dźwignia gazu do przodu. Pełne obroty. Dwieście, trzysta, czterysta metrów. Wznosimy się stromo. Dość. Zwrot bojowy. Wyje silnik. W uszach grzmot, tętent jego dwustu koni. Nurkujemy. Zbliża się ziemia, rosną, olbrzymieją faliste pola minionej bitwy. Pędzimy całą mocą maszyny. Dudni głucho serce, łomoce, wali. To przecież galop i c h koni, to nie głos mego serca, lecz o n i szarżują. Bądźcie pozdrowieni, bracia.

Zryw nad Światowidem. Nic nie widzę. Nie, zdążyłem przecież uchwycić wzrokiem kamienne rysy rycerza. Patrzył na nas, z dumą, powagą. Rźniemy powietrze jak rakieta, wystrzelona pod kątem dziewięćdziesięciu stopni. Świeca. Wyżej, wyżej, aż pod strzępki chmur. To my, tacy sami jak wy sprzed pięciuset lat, krew z krwi, kość z kości.

* * *

Znaleźliśmy tylko cztery obiekty. Wszystkie na końcowych odcinkach trasy. Umknęły naszej uwadze dwa. Trudno.

— Jurek, niedługo będzie lotnisko. Ubierajmy się — słyszę.

Westchnąłem. Trudno, będą przecież oficjele, reporterzy (reporterki), harcerze (harcerki), kwiaty, radio, telewizja, film i przemówienia.

O rety, rzeczywiście — na horyzoncie lotnisko! Prędzej!

Szybko nałożona koszula jak gorący plaster przykleiła się do pleców. Na to jeszcze bluza. Jak w skafandrze.

— Krawaty zakładamy? — spytałem trwożnie.

— Oczywiście. Ja już założyłem. Pospiesz się, podchodzimy do lądowania.

Ledwo zapiąłem guzik koszuli pod szyją. Zacisnąłem pętlę krawata. Drań, wspólnie z duszącym od Płocka podstępnym laryngofonem, mało mnie ostatecznie nie udusili. Aż mi oczy wylazły. Trudno, dowódca każe być eleganckim, nie ma odwołania.

Już nad lotniskiem. Ile samolotów, ilu ludzi!

Stuknęło wysunięte podwozie, błysnęły zielone lampki. Skręt, prosta, jeszcze skręt, no, teraz celujemy w prostokąt. Zbliża się, rośnie, jakoś rozlewa, psiakrew, jak ten Zdzisław utrafi w pierwsze pole...?

Świszcze wiatr przez otwartą kabinę. Widzę, jak lewe skrzydło błyskawicznie dobiega białej, niewyraźnej linii. „Teraz, Zdzichu, teraz klapy!" — myślę gorączkowo.

Coś przydusiło Jaka do dołu. Wstrząs, lekki podskok, tak, to już ziemia.

— Jesteśmy w pierwszym prostokącie? Sądzę, że tak — dobiegł ze słuchawek głos Zdzicha.

— Na pewno. Widziałem dobrze.

Koniec dobiegu. Kołujemy do rzędu stojących już maszyn. Ostatnie warknięcie silnika. Śmigło gibnęło się jeszcze trochę, stanęło. Cisza. Dzwony w uszach. Ulga. Precz z haubą, precz z laryngofonem. Wychodzimy, ustawiamy się przy skrzydle. O, jak miło: biegną trzy dorodne harcerki z kwiatami. Za nimi facet z mikrofonem, na pół zaplątany w kabel. Poważnie kroczy dwóch wytwornych, odświętnie ubranych panów. Ściskając nam spocone prawice, mówią serdeczne słowa. Trzeci za nimi, z tyłu, czeka aby dać nam proporczyki. Lecz co to? Najwyraźniej śmieje się. Coś mu lata w grdyce, z góry na dół, z dołu na górę. Trzy harcerki, o klęska, też nagle chichoczą, przykrywając dłońmi buzie.

— Buty, bałwanie. Gdzie masz buty?! — jęknął Zdzich.

Drętwieję. To nie koszmarny sen, lecz naga, więcej: bosa prawda. Stoję boso! Mam czerwony krawat, nylonową koszulę, z „Astry" bluzę, elanowe spodnie z kantem jak żyletka i — boso. Niespokojnie poruszam brudnymi, niedomytymi palcami nóg. Przed ojcami miasta. Widzę, jak dwadzieścia metrów dalej Marysia Teisseyre chwyta się za serce i ma chęć zemdleć. Śmieją się już prawie wszyscy, gromko, hałaśliwie, raz długimi, raz krótkimi salwami. Tylko dwaj panowie są nadal poważni. Im nie wypada. Ale i oni w końcu nie wytrzymują.

Co mam robić, śmieję się i ja. Ale słabo, oho, słabiej niż oni. Cóż, wszystko przez ten przeklęty pośpiech w samolocie.

A, niech tam. Witaj, przepiękna ziemio warmińsko-mazurska!

**JERZY ZARĘBSKI**

*) Wspomnienie z III Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów w r. 1964.

**Wielokrotny samolotowy mistrz Polski, Zdzisław Dudzik (pierwszy z prawej) i autor wspomnienia na III Rajdzie w 1964 r.**
**Zdjęcie: B. Koszewski**



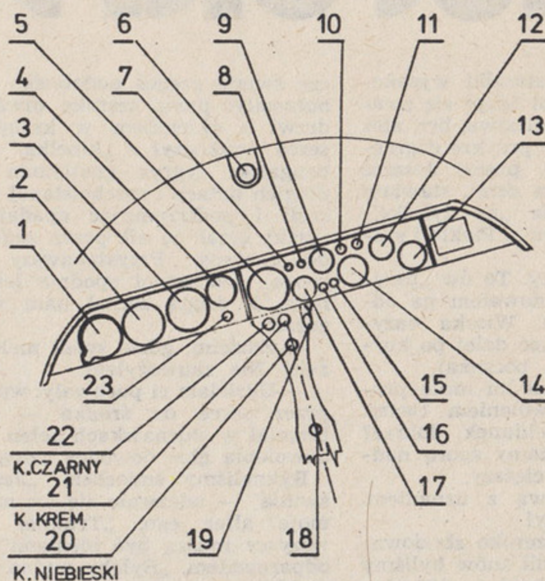
P-P

„R"

KOŁEK PRZEDNI szt. 2

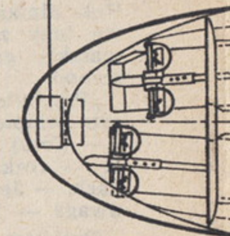
KOŁEK TYLNY szt. 2

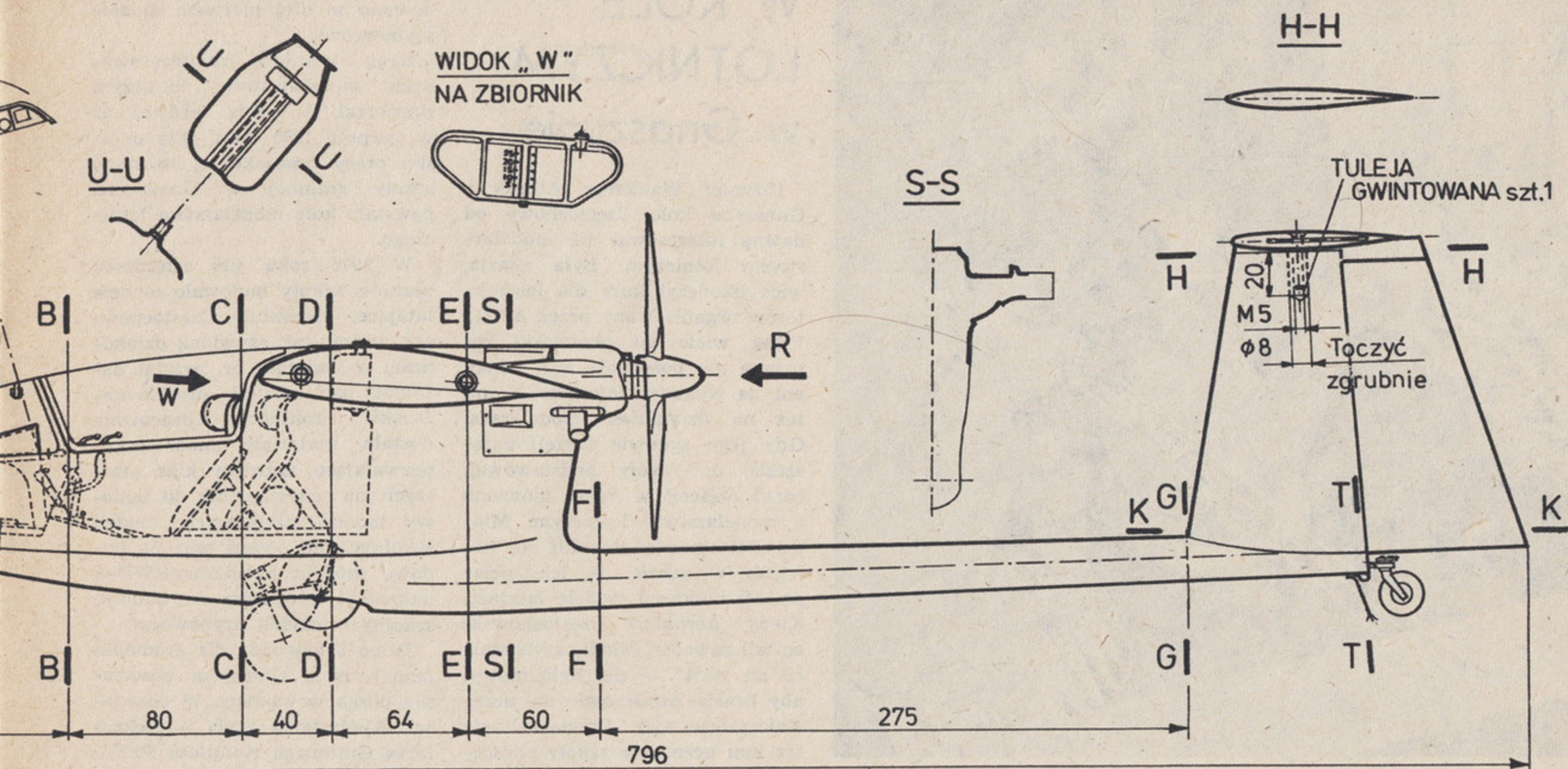
157,6
157,8
20
75
Ø6
Ø6
40
7,3
20
60
90
117,6
127
95
90
R2
4
120
120
471,3
80
85
831,1
21
0,3
19,5
N-N
O-O
Ø26
297
11,5
13
0,3
21
65
63
8,5




| Nr. kol. | TABLICA PRZYRZĄDÓW |
|---|---|
| 1 | WYSOKOŚCIOMIERZ |
| 2 | WARIOMETR |
| 3 | PRĘDKOŚCIOMIERZ |
| 4 | ZAKRĘTOMIERZ |
| 5 | OBROTOMIERZ |
| 6 | BUSOLA |
| 7 | BEZPIECZNIK AUTOMATYCZNY |
| 8 | BEZPIECZNIK AUTOMATYCZNY |
| 9 | MANOMETR OLEJU |
| 10 | BEZPIECZNIK |
| 11 | BEZPIECZNIK |
| 12 | MIERNIK ELEKTRYCZNY |
| 13 | CZASOMIERZ |
| 14 | WSKAŹNIK TEMP. GŁOWIC |
| 15 | WŁĄCZNIK PRZYRZĄDÓW |
| 16 | WŁĄCZNIK ISKROWNIKA |
| 17 | TERMOMETR OLEJU |
| 18 | WYŁĄCZNIK GŁÓWNY |
| 19 | CIĘGŁO STARTERA |
| 20 | CIĘGŁO WYWIETRZNIKA |
| 21 | NAPĘD PRZEPUSTNICY |
| 22 | CIĘGŁO SSANIA |
| 23 | WYŁĄCZNIK ZAKRĘTOMIERZA |

A
A
40
80






B-B

C-C

D-D

E-E

K-K

A-A

M-M

T-T

F-F

G-G

K.NIEBIESKI

K.CZERWONY

K.BIAŁY

TULEJKA szt.2

φ6H11

φ6H11

TULEJA szt.1

30

360

110

20

φ9

φ9

WKRĘT M5×25

Toczyć zgrubnie

ZAMEK OSŁONY SILNIKA

M

M

K.KREMOWY

K.CZERWONY

K.ZIELONY

K.BIAŁY

K.NIEBIESKI

UWAGA: wymiary odnoszą się do podziałki 1:10

**SZD-45**

**MOTOSZYBOWIEC** *Ogar*

52,5

75

Rysował:
Julian MALEJKO



Janusz Kapusta, Janusz Skarżyński, Marek i Edward Atłasikowie podczas budowy modelu z napędem mechanicznym. Zdjęcie: J. Ziółkowski

# W KOLE LOTNICZYM w Gnaszynie

Inżynier Waldemar Atłasik z Gnaszyna koło Częstochowy od dawna interesował się modelarstwem lotniczym. Była okazja, więc ukończył kurs dla instruktorów organizowany przez APRL. Przez wiele lat obowiązki rodzinne nie pozwalały mu jednak ani na wykonywanie modeli, ani też na działalność modelarską. Gdy jego synowie zaczęli uczęszczać do szkoły podstawowej, coraz częściej w domu mówiono o modelarstwie lotniczym. Młodzi Atłasikowie chwalili się kolegom w szkole, że ich ojciec potrafi budować modele latające. Kiedy Aeroklub Częstochowski ogłosił zawody „Młodzi szybownicy na start" — nie było mowy, aby bracia Atłasikowie nie uczestniczyli w nich. Przyłączyli się też inni uczniowie szkoły podstawowej w Gnaszynie i tak w mieszkaniu inż. W. Atłasika powstała pracownia modelarska. Budowano w niej pierwsze modele szybowców.

Krąg uczniów zainteresowanych modelarstwem lotniczym rozszerzał się coraz bardziej, aż w sierpniu 1975 roku, przy ognisku pracy pozaszkolnej zbiorczej szkoły gminnej w Gnaszynie, powstało koło modelarstwa lotniczego.

W 1976 roku już czternastu uczniów szkoły budowało modele latające. Aeroklub Częstochowski, widząc tak ożywioną działalność, w kwietniu br. przejął patronat nad szkolną modelarnią. Dzięki aeroklubowi pracownia dostała materiały modelarskie, pozwalające uczniom klas starszych na przystąpienie do budowy modeli silnikowych, modeli szkolnych na uwięzi oraz na budowę modelu samolotu RWD-5, natomiast młodszym na budowę szkolnych modeli szybowców.

Dzień 8 listopada dla gromadki modelarzy z Gnaszyna pozostanie długo w pamięci. W obecności Władysława Stala — sekretarza Gminnego Komitetu PZPR, Michała Gołdy — naczelnika Urzędu Gminnego, Andrzeja Taj-

# KLUB 1:72

## POWIĘKSZA SIĘ

W ostatnich miesiącach na półkach sklepów Centralnej Składnicy Harcerskiej pojawiła się nowa partia modeli w podziałce 1:72, pochodząca z wytwórni „Kovozavody Prostejov" w CSRS. W ciągu dziewięciu lat KZP wypuściły na rynek 10 modeli samolotów, z których tylko część dotarła do Polski. Są to starsze modele, pochodzące z lat 1968—1974, lecz należy mieć nadzieję, iż CSH sprowadzi także najnowsze produkty KZP. Pełna lista modeli KZP jest następująca: Aero L-29 Delfin; Avia B 534; Avia B.33 (IŁ-10); MiG 19; Letov S.328; MiG-17 PF; Avia B.35; Ła-7; Po-2; Aero C-3A. Wszystkie wymienione modele wykonano bardzo starannie, wiernie w stosunku do planów publikowanych w czasopiśmie „Letectvi + kosmonautika".

Podstawowymi wadami modeli KZP są: Zła jakość kalkomanii — po okresie sześciu miesięcy składowania kalkomania praktycznie nie nadaje się do użytku, bo pęka po włożeniu do wody. Nie zawsze wierna kalkomania — przykładowo przy modelu ŁA-7 Iwana Kożeduba gwiazdy oznaczające zestrzelenia są koloru czerwonego, a powinny być żółtego. Mało staranne odlewy, zwłaszcza części przezroczystych, potęgujące się w miarę starzenia form. Niska jakość polistyrenu, używanego do odlewów zwłaszcza, gdy chodzi o kurczliwość — spotyka się modele, dla których zastrzały są za krótkie. Oraz poważniejsza wada występująca po dwu — trzech latach — kruszenie się polistyrenu.

Część wymienionych niedokładności produkcji można stosunkowo łatwo poprawić we własnym zakresie. Poza tym istnieją możliwości wykonania przeróbek modeli na inne wersje przy stosunkowo niewielkim nakładzie pracy. Możliwości te są następujące:

Aero L-29 Delfin — możliwość wykonania jednomiejscowej wersji akrobacyjnej.

Avia B.534 — możliwość wykonania modelu w wersjach: Seria I, Seria III, Seria III, myśliwca pokładowego dla sterowca.

Avia B-33 — wersja dwumiejscowa, Ił-10M.

MIG 19 — MIG 19 PM.

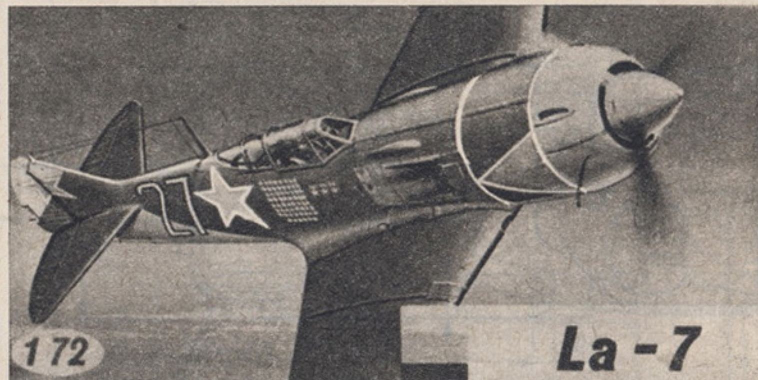
MIG 17 PF — MIG 17, LIM 5, LIM 6, LIM 6bis.

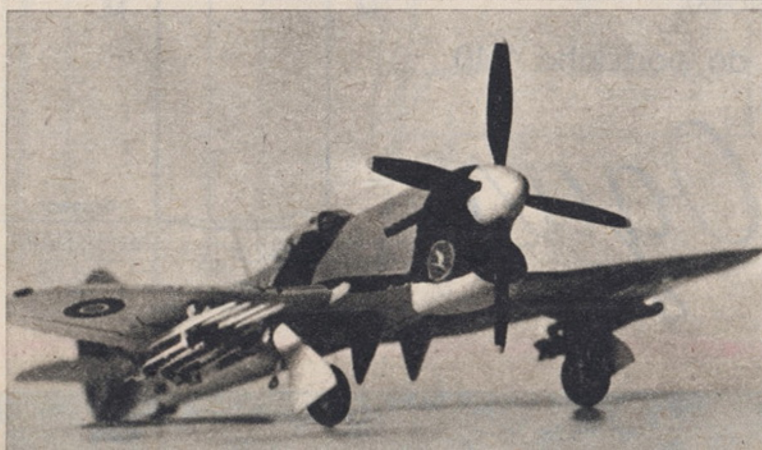
Avia B.35 — Avia B.135.

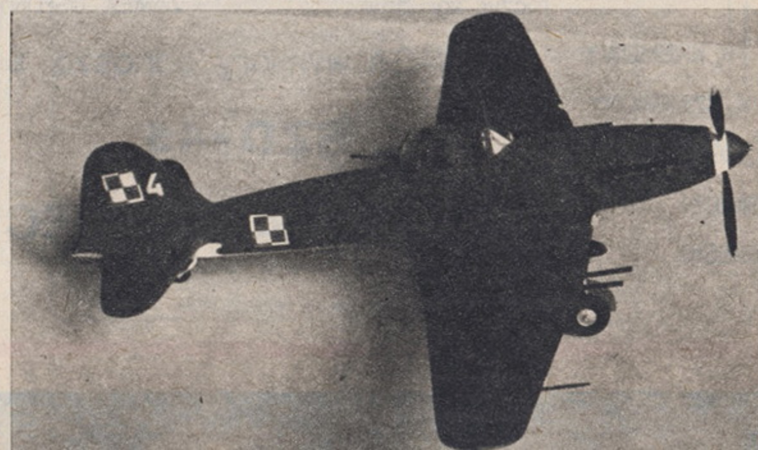
Ła 7 — Ła-7, UTI, Ła-5, Ła-5FN, Ła-5 UTI, Ła-7 z trzema działkami.

Po-2 — Po-2 Limuzyna, Po-2 w wersji pływakowej, CSS-13S.







chmana — kierownika Aeroklubu Częstochowskiego, mgr inż. Grzegorza Lipowskiego — dyrektora zakładów „Wigolen", dyrekcji szkoły, grona nauczycielskiego w Gnaszynie, oraz setek młodzieży odbyła się uroczystość nadania ich modelarni imienia Czesława Tańskiego.

Najpierw odczytano kronikę modelarni, później życiorys pioniera polskiego lotnictwa. Następnie kierownik Aeroklubu Częstochowskiego Andrzej Tajchman w krótkich słowach zapoznał młodzież z działalnością aeroklubu oraz z osiągnięciami sportowymi częstochowskich modelarzy i wręczył młodym modelarzom odznaki i legitymacje.

Modelarze w dniu tym utworzyli też drużynę harcerską i złożyli uroczystą przysięgę. Uroczystość nadania imienia kołu modelarskiemu w szkole w Gnaszynie bogata była w treści wychowawcze. Warto wykorzystać takie okazje i zadać sobie trochę trudu. Młodzież wówczas z dużym przejęciem zapoznaje się z historią i docenia swoje pozaszkolne zainteresowania. Za zorganizowanie tej uroczystości należą się słowa uznania mgr Helenie Ryter, dyrektorce zbiorczej szkoły gminnej w Gnaszynie oraz jej zastępczyni mgr Alicji Jastrząb.

Trzeba tu też pochwalić inicjatywę inż. W. Atłasika zorganizowania koła modelarstwa lotniczego. Duże walory wychowawcze modelarstwa dostrzegli miejscowi działacze. Dyrektor zakładów „Wigolen" (uważany za wielkiego przyjaciela młodzieży) na uroczystości tej deklarował pomoc materialną i transportową przy budowie toru modelarskiego, który ma powstać obok gnaszyńskiej szkoły, natomiast władze Urzędu Gminnego przeznaczą dla modelarni nowe pomieszczenie. Również kierownik Aeroklubu Częstochowskiego obiecał dalszą opiekę nad modelarską młodzieżą.

Przypuszczać należy, iż już w niedługim czasie modelarze z Gnaszyna dadzą znać o sobie poprzez wyniki sportowe na zawodach. Zapał do pracy zarówno młodzieży jak i ich instruktora jest wielki.

**S. SMOLIS**

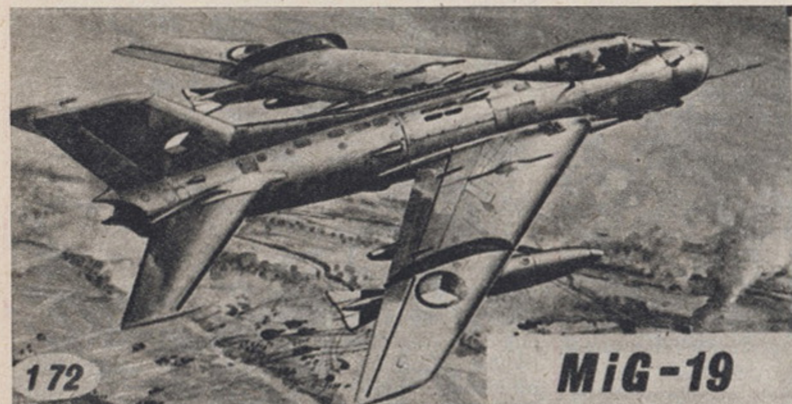
---

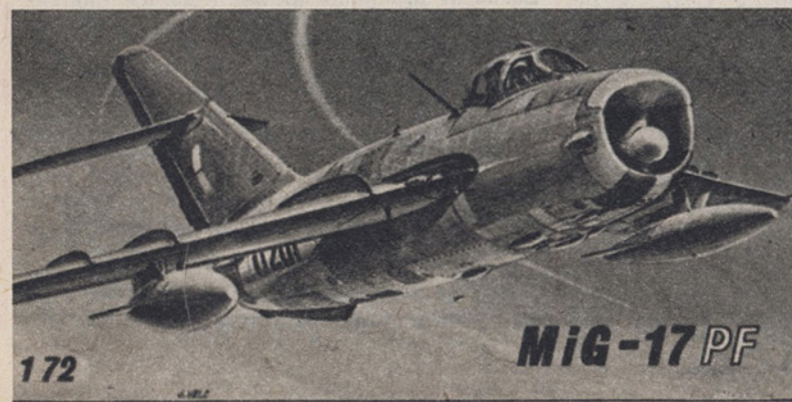
Aero C-3A — Aero C-3B, Nord NC-701.

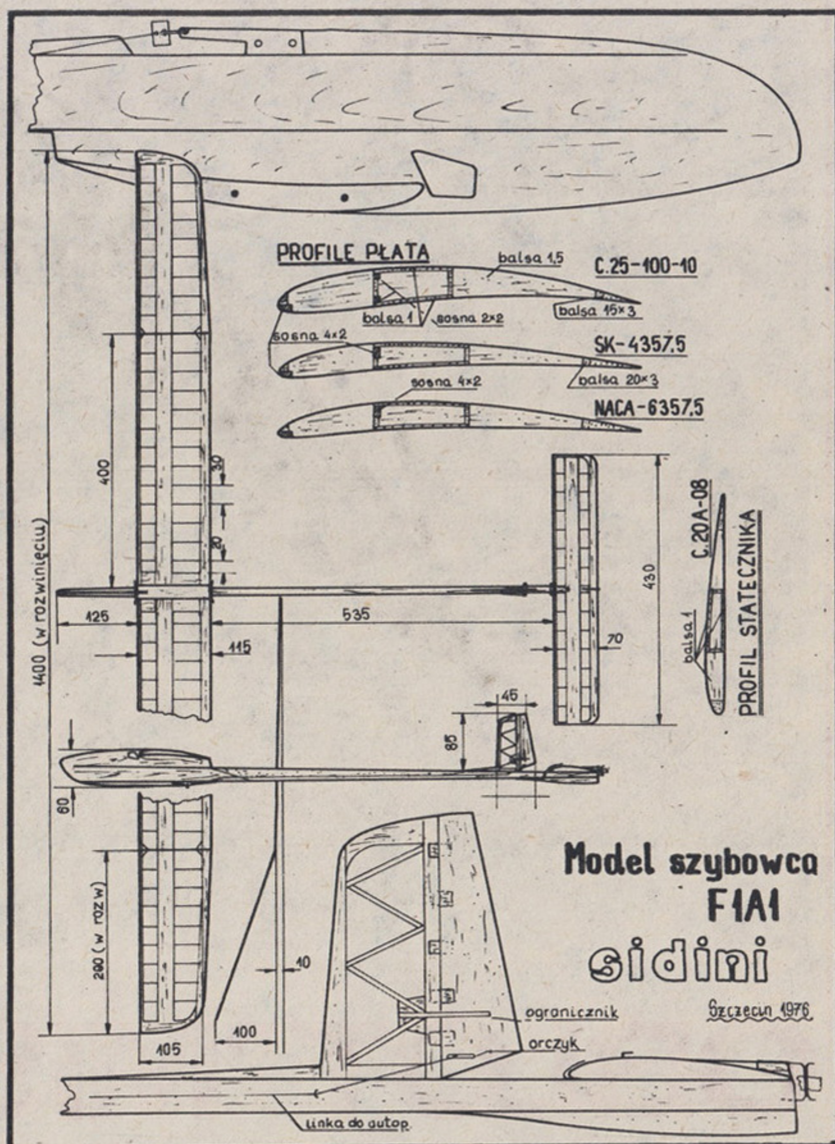
Oprócz KZP na terenie CSRS produkcją modeli zajmują się także dwie inne wytwórnie: ŠMER i Dubena w Pradze. Produkują one modele w podziałce 1:50 i 1:200 w oparciu o zakupione we Włoszech formy. Modele w wykonaniu wytwórni Šmer nie są najprzedniejszej jakości, bowiem obok wad wymienionych przy modelach KZP nie zawsze odpowiadają oryginałom, co wynika z niezbyt precyzyjnego opracowania dokumentacji przez Włochów. Šmer produkuje następujące modele: w podziałce 1:50 — Fokker DVII. Sopwith „Camel', Avro 504 K, Fiat CR 32, Ansaldo SVA 5, Nieuport 11 „Bebe", Airco DH-2, SE-5a. W podziałce 1:200 Dubena natomiast: Fokker F 27, Caravelle, Convair CV 880, Lockheed L-188. Istnieje w Bratysławie jeszcze jedna wytwórnia, produkująca modele metodą formowania próżniowego. Wytwarzane są tam następujące modele: Avia BH.3, Avia BH.9, Aero A.300, MIG 3, Vought XF5U-1, Bahem Ba 349 „Natter", „Blohm-Voss Bv-40. Modele są wykonane starannie i nie wymagają przeróbek. Brak tylko kalkomanii, którą trzeba nabyć oddzielnie lub wykonać samemu.

**TOMASZ KOWALSKI**

**Na zdjęciach: Wyroby z CSRS i Nieuport XIII oraz Tempest VI firm zachodnich.**
**Zdjęcia: T. K.**




Model powstał na kursie prowadzonym w Szczecinie i przenaczony jest dla modelarzy już nieco zaawansowanych. Kadłub wykonany jest z dwóch listew sosnowych 8 × 3 lub 8×2 mm oraz rozpórek z balsy grubości 1,5 mm. Część tylna kadłuba oklejona jest balsą średniej grubości 1,5 mm, część przednia sklejką 1 mm. Płozę kadłubową wycięto ze sklejki 2 mm. Skrzydła i statecznik poziomy mają dźwigar skrzynkowy. Konstrukcja dźwigara zależna jest od zastosowanego profilu (podano trzy wersje profilu, zapewniające, zdaniem autora, równorzędne własności lotne). Ściankę tylną dźwigara należy wykonać z balsy 1,5 mm grubości na całej rozpiętości. Nieco inaczej należy sporządzić ściankę przednią. Wypełnienie między dźwigarami sosnowymi (profil skrzydeł C.25.100-10) lub między dźwigarem sosnowym, a dolnym pasem balsowym (profile SK-4357,5 i NACA 6357,5) należy wykonać ze sklejki 1 mm w centropłatach, natomiast w „uszach" z balsy 1,5 mm. Dźwigar skrzynkowy zapewnia dużą wytrzymałość konstrukcji oraz zabezpiecza skutecznie przed zwichrzeniem. Skrzydła łączone są przy pomocy drutów stalowych średnicy 2 mm i zabezpieczone pasmem gumy. Pozostałe szczegóły konstrukcyjne modelu widoczne są na rysunku i nie wymagają dokładniejszego opisu.

**STANISŁAW KUBIT**

(Sidini — to łacińska nazwa mieszkańców Szczecina w okresie Imperium Rzymskiego)

## MODEL SZYBOWCA „SIDINI"



Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS.

# OBLOT "MISIA"



**Poniżej publikujemy wspomnienie Antoniego Szymańskiego. W latach międzywojennych był instruktorem-pilotem w Centrum Wyszkolenia Oficerów w Dęblinie. Po zakończeniu wojny w latach 1946–1968 był pilotem doświadczalnym. Łącznie oblatał 13 prototypów i ponad 1 000 samolotów seryjnych. Ogółem wylatał 11 640 godzin na ponad 90 typach samolotów.**

„Miś" był samolotem komunikacyjnym, mającym dziesięć miejsc dla pasażerów w tym oddzielną kabinę dla dwóch pilotów. Górnopłat wolnonośny, ze stałym podwoziem trójkołowym. Do skrzydła „Misia", wykonanego z jednej części drewna (niedzielone), zainstalowano zespół napędowy dwóch silników o mocy 240 KM każdy. „Miś" był jedenastym prototypem jaki miałem oblatać w Polsce Ludowej.

Samolot ten zbudowała nieliczna, młoda grupa pionierów w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych w Łodzi. Pionierami określaliśmy entuzjastów budowy własnych samolotów, zwerbowanych jeszcze w czasie wojny i przysposobionych przez majstra Władysława Zielniewicza oraz małą grupę inżynierów, pracujących pod kierownictwem głównego konstruktora inż. Tadeusza Sołtyka. Ze względu na znaczną rozpiętość skrzydeł (17,7 m), samolotu nie można było transportować wąskimi ulicami poza miasto na lotnisko Lublinek. Należało wykonać pierwszy lot z pola przyfabrycznego, znajdującego się w śródmieściu. Pole, a raczej rozkopany ugór ze śladami wojny, o wymiarach około trzystu metrów długości po przekątnej, otaczały fabryczne budynki i domy.

Najbardziej martwił się główny konstruktor. Przyznam się szczerze: intuicyjnie czułem, że wystartuję, ale z pewnym ryzykiem. W tamtych czasach nie mieliśmy dużych śmigłowców, które mogłyby przetransportować „Misia" na lotnisko.

Jeszcze przed oblotem główny konstruktor polecił wykonać dla oblatywaczy dwa hełmy ze stalowej blachy. Wykonano je po mistrzowsku, według rozmiarów mojej głowy. Założyli wyściółki, paski i pomalowali na kolor ochronny. Sekretarz POP naszego zakładu tow. J. Minor wręczając mi hełm powiedział:

— Towarzyszu Antosiu, przekazuję Wam na własność specjalnie wykonany hełm, aby chronił głowę przy oblocie prototypu „Misia".

Władysław Zielniewicz, uzdolniony w produkcji sprzętu lotniczego, bardzo się zaangażował w pracę przy wykończeniu „Misia" w terminie; starał się na miarę swych umiejętności wykonać go bardzo solidnie.

W poniemieckim warsztacie stolarsko-meblowym, zaraz po wyzwoleniu Łodzi, gdzie zorganizowano Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, nie było pomieszczenia dla montażu większego samolotu. Z inicjatywy Władysława Zielniewicza — na podstawie planu wykonanego przez zespół biura konstrukcyjnego — zbudowano drewniany hangar na zapleczu warsztatu, na terenie przyfabrycznym. Właśnie w nim zmontowano „Misia".

Majster Zielniewicz nie szczędził trudu: dniami i nocami pracował, czynił wszystko, aby samolot wyglądał elegancko do oblotu, spieszył się z wykończeniem.

Wszyscy pracownicy LWD z grupy pionierów byli podekscytowani przed oblotem prototypu „Misia". Częściej przychodzili do hangaru, zaglądali ciekawie jakim kolorem wymalował Władzio samolot, a szczególnie znak wojskowy — szachownicę. Okazało się wkrótce, iż namalowano ją odwrotnie.

Przed oblotem wykonałem, wspólnie z Wacławem Zarudzkim, parę rozbiegów próbnych. Chodziło o zbadanie praktycznie (na oko), kiedy amortyzator kończył swój ruch rozprężenia na rozbiegu. Następnego dnia, w porze obiadowej, przyszedłem do hangaru, aby sprawdzić jak wygląda końcowe dzieło malarskie majstra Zielniewicza. Zastałem go stojącego przy kadłubie samolotu, wspartego lewym łokciem o statecznik, dłonią natomiast podtrzymywał głowę. Prawa ręka zwisła mu bezwładnie, pędzle opuszczone leżały u jego stóp. Z przerażeniem zauważyłem, że jest blady. Podszedłem bliżej i zapytałem troskliwie:

— Co się z tobą dzieje?

Chwiejący się Władzio słabym głosem wyszeptał:

— Antoś, odprowadź mnie do domu, źle się czuję.

★

24 listopada 1949 r. „Miś" stał na poletku za torem fabryczki. Obsługa techniczna troskliwie przygotowywała go do lotu.

Główny konstruktor z miną poważną stał godnie w przyzwoitej odległości od samolotu, wśród otaczających go pracowników LWD. Twarzy nie miał wesołej; nie była to odpowiednia pora do śmiechu.

Od samolotu przygotowanego do lotu straż zakładu usuwała napierających ludzi. Mechanicy: Wacław Zarudzki, Franciszek Przybylski i Ludwik Gersoń stali na swoich stanowiskach przy „Misiu". W pewnej chwili Zarudzki uruchomił silniki i po ich nagrzaniu, przy próbie trzymania hamulców na maksymalnych obrotach, narobił huku i kurzawy, czym zwabił ludzi, którzy zbiegli się ciekawi z zakładu i okolicy. Oczekiwali startu samolotu. Z mojej rodziny przyszli synowie: Jerzy i Romuald. Starszy syn Jerzy podszedł do mnie i przytłumionym głosem troskliwie upominał:

— Tatusiu, uważaj...

— Dobrze, dobrze, bądźcie spokojni, będę uważał.

Wtedy stojąc przed wejściem do samolotu byłem przygotowany na wszystko. Nie mogłem dłużej odwlekać startu. Umysłowo i fi-

zycznie byłem przygotowany do oblotu. Wszedłem do kabiny „Misia". Wacław Zarudzki ustępując mi miejsca w kabinie powiedział:

— Panie Antosiu, silniki wypróbowane, pracują na medal. Wszystko gra jak należy. Podziękowałem Zarudzkiemu i usadowiłem się na miejscu pilota; nogi postawiłem na pedałach steru kierunku (intuicyjnie odczułem brak pasków przytrzymujących stopy). Jeszcze raz spojrzałem po przekątnej linii drogi startu, którą ustaliłem w pamięci. Zapamiętałem także kierunek lotu, który wytyczał drogę prostopadle do przewodów elektrycznych sieci oświetleniowej i najbliższych magazynów drewna. Dalej sterczały kominy fabryczne.

Przypiąłem hełm (spadochron nie był przewidziany) i dla sprawdzenia poruszyłem głową na boki: był ciężki i niewygodny, więc zdjąłem go i położyłem na podłodze. Wtedy Wacław Zarudzki zbliżył się do mnie i dyskretnie powiedział:

— Panie Antosiu, proszę założyć z powrotem hełm ochronny na głowę, bo jak zobaczy inżynier Sołtyk, to będzie mu przykro...

Zabezpieczony pasami, sprawdziłem pracę silników na maksymalnych obrotach. Ciąg śmigieł był duży — samolot o masie 2,5 tony aż podrywał się do skoku. We mnie nadzieja rosła, że zdołam przezwyciężyć przeszkody i pomyślnie wystartować. Jednak ze skruchą — odruchowo — przeżegnałem się na wszelki wypadek. Przygotowany już na dobre, ustawiłem „Misia" na początku wybranej drogi startu.

— Gotów! — powiedziałem sobie pod nosem i skierowałem wzrok w kierunku zebranych z boku ludzi, gdzie stał główny konstruktor. Ów niezwłocznie zbliżył się do samolotu z prawej strony i spokojnie patrzył na mnie przez szyby kabiny. Poruszyłem głową znacząco, że wszystko jest w porządku. Podniosłem prawe przedramię na znak, że jestem gotów do wykonania lotu. Wszyscy czekali w napięciu na ten moment.

Zamknięty w kabinie czekałem.

Główny konstruktor, równocześnie kierownik startu, uniósł rękę. Zaczęło się. Dźwignią opuściłem klapy, nie myśląc o innych sprawach, po czym mocno nacisnąłem na sprzęgła hamulca i niezwłocznie płynnie włączyłem pełne obroty silników. Wykorzystując zasłonę kurzawy obejmującą inż. T. Sołtyka, zdjąłem hełm i rzuciłem go na podłogę. Na maksymalnych obrotach silników, choć dobrze trzymany hamulcami, „Miś" napierał na podstawki i rwał się naprzód.

Po usunięciu podstawek spod kół nie trudno było utrzymywać samolot po prostej, gdy rozpoczynał swój galop niczym wielki czterystustosiemdziesięciokonny rumak. Pozwalałem mu na podskoki po nierównym terenie. Para „Argusów" pracujących na pełnych obrotach jak za uszy ciągnęła posłusznego „Misia" do przodu.

— Coraz prędzej naprzód, naprzód, panie kolego! — powiedziałem odruchowo.

Czułem wtedy dyktatorską władzę nad samolotem. W ferworze napięcia sterowałem prawie automatycznie. Chwyciłem za dźwignie obrotów, docisnąłem je do oporu. „Miś" przekołował połowę drogi. Prawa ręka powróciła samoczynnie i ujęła wolant. Wszystko to trwało sekundy. Przede mną zostało ok. 100 m (tak mi się wydawało) do sieci oświetleniowej, a tuż za nią — najniższe dachy magazynów. Umysł błyskawicznie przypomniał mi: „już czas" — więc próbowałem sterem unieść łeb „Misia". A on nie podnosił się. Sekundę później ponowiłem próbę — to samo. Postanowiłem bardziej zdecydowanie zareagować na ster poziomy. Tym razem „Miś" posłusznie zadarł łeb i pokonał przeszkodę. Z ulgą wypuściłem powietrze z płuc.

W chwili zbliżania się do sieci elektrycznej i budynku magazynów, z emocji poczułem wypieki na policzkach. Wtedy pomyślałem:

„Jak nie przeskoczę, to całym ciężarem „Misia" uderzę w magazyny".

Pomyślałem wtedy o rodzinie.

Szybko rosło moje zaufanie do sprawności prototypu i jego konstruktorów. Przy wznoszeniu z minimalną prędkością, przy pełnych obrotach, silniki osiągnęły najwyższą temperaturę. Trzeba było przejść do lotu poziomego. Schowałem klapy z równoczesnym zmniejszeniem obrotów. Po przejściu do lotu poziomego prędkość nagle zaczęła wzrastać, a po przekroczeniu 120 km/h — zaczęło się dziać coś, co mi trudno było pojąć.

Jakaś siła nieujarzmiona poczęła rzucać samolotem na wszystkie możliwe i niemożliwe strony. W pierwszej chwili nastąpiło szarpanie sterownicą i pedałami steru kierunku. „Miś" nagle dał nura z przechyleniem w lewo. Odruchowo ratując się, zareagowałem sterami przy użyciu znacznej siły. Wyprowadzony w położenie poziome samolot tym razem rzuciło w prawy przechył, z zadartym łbem w górę. Moja stopa wypadła z pedału steru kierunku, przy czym lotki trzepotały. Szybko więc postawiłem stopę na pedał, naciskając nań siłą jaką rozporządzałem w nogach i równocześnie odepchnąłem wolant od siebie. Ale „Miś" rzucił się w odwrotną stronę; prawą nogę odrzuciło w górę niczym z procy. Mimo dużego wysiłku, nie mogłem zmusić sterów do posłuszeństwa. W dalszym ciągu samolot próbował wyrwać się z moich rąk.

Zwiększyłem obroty. Jeszcze bardziej wzmogły się szarpania i wyrywanie z rąk sterów. Użyłem całego mojego doświadczenia pilotażowego, aby ratować samolot przed rozbiciem i prestiż twórców „Misia", a szczególnie głównego konstruktora inż. T. Sołtyka, dla którego miałem dużo szacunku.

Szukając przyczyny nieprawidłowego działania urządzenia sterującego, przypuszczałem, że kadłub odśrubował się i waha na wszystkie strony. Hełm tańczył po podłodze. W obliczu zagrożenia coraz intensywniej szukałem sposobu odkrycia wadliwego działania samolotu. O lądowaniu nie było mowy. Pode mną przesuwała się południowa część miasta: fabryki, domy, ulice, tramwaje. Nagle uświadomiłem sobie, że do chwili osiągnięcia prędkości 120 km/h lot odbywał się normalnie, a stery reagowały właściwie. Podejrzewałem, iż przyczyną niestateczności maszyny w locie jest prędkość większa od minimalnej. Nie zmniejszając obrotów silników — w takiej pozycji w jakiej był w locie samolot — ściągnąłem na siebie wolant i obserwowałem co nastąpi. Kiedy po zmniejszeniu prędkości do minimalnej stery nagle zaczęły reagować, z ulgą pomyślałem o „Misiu" jako o niesfornym rozbrykanym rumaku, którego ujeździłem.

Po osiągnięciu wysokości 900 m — przed przejściem do lotu poziomego — zmniejszyłem obroty silników, aby nie przekroczyć prędkości minimalnej. Ponieważ przy nabieraniu wysokości po prostej oddalałem się na południe od miasta, należało zrobić zakręt w prawo o 90 stopni, w kierunku na lotnisko Lublinek, dokąd mógłbym dolecieć bezpiecznie i wylądować. Przy najmniejszym poruszeniu steru kierunku „Miś" rzucał nosem w dół z równoczesnym przechyleniem w prawo. Prędkość minimalna została przekroczona. Sporo się jednak namęczyłem, zanim zdołałem doprowadzić samolot do prawidłowego lotu z prędkością minimalną. Ale prawie połowę kąta prostego zyskałem w zakręcie do lotniska. Po tym drugim doświadczeniu bardziej czuwałem, aby nie przekroczyć prędkości minimalnej. Wykonawszy duży zakręt doleciałem pomyślnie do lotniska, gdzie ostrożnie posadziłem „Misia" na pasie betonowym. Odkołowałem samolot na teren trawiasty i wyłączyłem silnik.

Po wyczołganiu się z samolotu, nogi ugięły mi się w kolanach, więc przez chwilę klęczałem. Nie wiedziałem co się ze mną dzieje. Wkrótce jednak odzyskałem świadomość i władzę w nogach. Na lotnisku nie zastałem ludzi z zakładu. Czekałem na przybycie głównego konstruktora.

Inżynier Tadeusz Sołtyk, razem z Wacławem Zarudzkim, jako pierwsi przylecieli „Żakiem-1". Inż. T. Sołtyk sprawnie wylądował na trawie obok „Misia". Zbliżył się do mnie i pogratulował pomyślnego przelotu oraz zapytał:

— Panie Antosiu, co to było?

Uważnie wysłuchał moich uwag co do zachowania się „Misia" w locie. Główny konstruktor, na razie nic nie mówiąc, ze zmarszczonym czołem obejrzał stateczniki i znalazłszy przyczynę wadliwego działania sterów w locie powiedział:

— Ster kierunku, poziomy i lotki są przekompensowane — przedłużymy części spływu i wtedy będzie wszystko dobrze, panie Antosiu.

Jaka była reakcja obserwujących dziwny taniec po wystartowaniu „Misia"?

Podobno z wrażenia krzyczano pod moim adresem:

— Co ten Antoś wyrabia...

**ANTONI SZYMAŃSKI**

## ZACHWYTY I NIEPOKOJE

### KSIĄŻKA NAJMILSZYM UPOMINKIEM

Dobra książka lotnicza od wielu lat budzi duże zainteresowanie. Mam oczywiście na myśli nie tylko tych, którzy jedynie pasjonują się tą tematyką. Lotnictwo i astronautyka nieprzerwanie pasjonują społeczeństwo, a szczególnie młodzież. Dziesiątki listów, kierowanych do naszej redakcji, są tego najlepszym dowodem.

Mówimy o braku książek lotniczych. Na pewno w tym stwierdzeniu jest sporo racji. Czytelnik otrzymuje ich mało tak pod względem tytułowym jak i nakładu. Krajowa Agencja Wydawnicza jako pierwsza zdecydowała się na duże nakłady „Miniatur Lotniczych", sięgające 30 tys. i więcej egzemplarzy. Przekonała się jednocześnie, że na książkę lotniczą jest wielu chętnych odbiorców i to z różnych środowisk czytelniczych.

Obok dobrych, cennych książek wydaje się tytuły mało starannie przygotowane do druku. Winę za taki stan ponoszą wspólnie zarówno autor, recenzent jak i wydawca. Mam w tym przypadku na myśli szczególnie opracowania popularno-historyczne, prezentujące nasze działanie lotnicze w okresie minionej wojny. Gdyby takie tytuły ukazały się wkrótce po wojnie, ich liczne nieścisłości byłyby wybaczalne. I ten fakt bardzo nas niepokoi.

Piszę o tym dlatego, ponieważ książka nadal pozostaje najmilszym upominkiem świątecznym, imieninowym i na każdą okazję. Aktualnie możemy polecić naszym Czytelnikom zaledwie kilka książek, które — jak się dowiedzieliśmy — są jeszcze w sprzedaży.

Przede wszystkim są to tytuły Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Miłym upominkiem świątecznym mogą być książki: Bogusława Spundy „Projektowanie i budowa modeli śmigłowców" (str. 118, cena 110 zł), Wiesława Schiera „Miniaturowe silniki spalinowe" (str. 298, cena 120 zł), Pawła Elszteina „Budowa i pilotaż latawców" (str. 163, cena 50 zł), Tadeusza Śliwaka „Podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej" (str. 60, cena 10 zł), Tadeusza Malinowskiego „Spadochrony" (str. 456, cena 70 zł), Marka Żylicza „Międzynarodowy obrót lotniczy" (str. 311, cena 15 zł), Wojciecha Mozdyniewicza „Loty falowe" (tomik z biblioteczki szybowcowej, str. 124, cena 25 zł). Ostatnią nowością, będącą jeszcze w druku, gdy piszę te słowa, jest praca zbiorowa pt. „Elektryczne układy nawigacji lotniczej" (przekład z języka angielskiego).

Jestem jednak optymistą. Bo oto w roku 1977 czeka nas wiele niespodzianek wydawniczych. Między innymi nakładem Wydawnictwa MON ukażą się: Ryszarda Grundmana „Smugi na niebie" (fragmenty publikowanych w naszym tygodniku), Jerzego Pawlaka „Brygada Pościgowa", Andrzeja Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945" (tom drugi).



# MIĘDZY NIEBEM A WODĄ

# 12

## Tadeusz Rejniak

KORESPONDENCJA WŁASNA Z FINLANDII

### ZMYŁO ICH Z NIEBA

#### ...ale na podium



Pamiętna była ta sobota. Najdokuczliwszy i najmilszy zarazem dzień mistrzostw. Od rana pełen niepokojów, rozterek, sprzecznych nastrojów i kontrowersyjnych pragnień, okresami deszczowy i burzowy, a przecież w sumie radosny, pogodny.

Zacznę od tego, że w nocy lało i gdy rano przetarliśmy ze snu oczy, ukazało się im niebo niskie, ciężkie, okryte całunem nawisłych wilgocią chmur. To był właśnie powód, dla którego serca jednych zabiły nadzieją, a innych rozpaczą. Bo czego by nie mówić, to z całą pewnością „byt kształtuje świadomość" i ta głęboka prawda znajduje zastosowanie nie tylko w motywacjach wielkich przemian społecznych, lecz potwierdza się także w tysiącach sytuacji powszedniego życia. Jej oddziaływanie było do zaobserwowania również w Räyskäli...

Nielotna pogoda ostatniego dnia mistrzostw oznaczała zakończenie ich wynikami status quo. Inaczej mówiąc, zawodnikom znajdującym się na szczycie tabeli klasyfikacyjnej darowałaby medale bez potrzeby nadstawiania karku w dalszej walce, zaś depczącym im po piętach wytrącałaby szansę ostatniego ataku. Ewentualnej decyzji „no task to-day" pragnęli przeto najgoręcej chyba Anglicy. Mieli aż trzech swoich na medalowych miejscach: George'a Lee i Fitchetta na pierwszym i trzecim klasy otwartej oraz Burtona na trzecim w standardach. Również Australijczycy i Szwedzi przejawiali zapewne podobne pragnienia, mając Rennera — ci pierwsi, a Karlssona — drudzy, na mistrzowskiej i wicemistrzowskiej pozycji klasy standard. Natomiast diametralnie różne zainteresowania reprezentowali Francuzi i zawodnicy RFN, gdyż Ragot i Holighaus wciąż ostrzyli zęby, żeby w decydującym boju sięgnąć po miejsca w ścisłej czołówce. Nasza sytuacja była bardziej złożona. Srebrny medal w garści Julka Ziobry skłaniał wprawdzie tęsknoty ku deszczowej pogodzie, ale czwarte miejsca Muszczyńskiego i Poźniaka nakazywały myśleć raczej o lataniu i to o lataniu ostrym, na cały regulator. Zwłaszcza Muszczyński miał podniecające perspektywy, gdyż od Fitchetta, czyli od brązowego medalu, dzieliło go w klasyfikacji zaledwie 8 punktów.

Briefing o dziewiątej nie przyniósł rozstrzygnięć. Przełożono go na jedenastą, ograniczając informację tylko do orientacyjnej prognozy, która zresztą — jak przysłowiowa babka — na dwoje wróżyła: „Niż z centrum nad nami przesuwa się wolno w kierunku SE. Za nim postępuje rozległy obszar podwyższonego ciśnienia. Jeżeli cały ten układ zdąży się przemieścić dostatecznie szybko, to po godzinie 14.00—15.00 możemy się spodziewać jakich takich warunków do latania". — Nędza, to najwłaściwsze określenie dla tego rodzaju perspektyw pogodowych. Ale nie mieliśmy złudzeń: jeżeli będzie bodaj cień możliwości znalezienia pod niebem wznoszeń termicznych, to organizatorzy na pewno podniosą całą armadę w powietrze. Nawet gdyby szybowce miały spadać jak liście jesienią. W ostatnim dniu mistrzostw nie mogli postąpić inaczej, jeśli chcieli zachować opinię, że są bezstronni, że nie usiłują sterować końcowymi wynikami imprezy.

W istocie, o 11.00 przesunięto wprawdzie briefing o dalsze pół godziny, lecz już z nakazem „marshalingu", czyli ustawienia szybowców na starcie.: Zaś o 11.30 podano ostatecznie zadania dnia: dla klasy otwartej trójkąt 234,5 km z punktami zwrotnymi Mouhijärvi — Lautäkyllä, a dla klasy standard przelot docelowo-powrotny wzdłuż pierwszego boku tego trójkąta, więc Räyskälä — Mouhijärvi — Räyskälä, w sumie 203,6 km. Start ziemny wyznaczono na 14.00 dla długoskrzydłych i 45 minut później dla krótkich, pozostawało zatem jeszcze trochę czasu na medytacje.

Ich ton był ogólnie dość minorowy, bo mimo nadchodzącego południa pogoda nadal nie zapowiadała rozkoszy w powietrzu. Oczywiście w stosunku do porannego pułap podniósł się trochę, a chmury skłębiły na tyle, że na lotnisku chwilami jaśniało. Nie były to jednak słoneczne prześwity w pełnym znaczeniu słowa, gdyż bardzo mgliste powietrze wydatnie tłumiło ich oddziaływanie. Widzialność w poziomie nie przekraczała 3 km. Im bliższa była godzina startu, tym bardziej łagodniały uprzednie napięcia, wynikające czy to z radości, że postanowiono loty, czy też z niezadowolenia budzonego tym samym powodem. Wszyscy zdawali sobie sprawę z tego, że stoją przed zadaniem niezwykle ciężkim, o ile w ogóle możliwym do wykonania. Pilotów ogarniał z wolna nastrój bliski muzułmańskiego zdaniu się na kismet. Co ma się wydarzyć niech się dzieje, lecieć trzeba.

Decyzja odejścia od lotniska wymagała wręcz heroizmu. Wznoszenia słabiutkie, półdo metra na sekundę, podstawa chmur początkowo 600, potem około 750 m, a właściwie trudna do ustalenia, bo — jak informował Poźniak — „w tym mleku nie wiadomo nawet kiedy się zaczyna". I na tych wysokościach trzeba było iść nad lasy i wody, w dodatku przy widzialności, w której widnokrąg, jakim pilot dysponował z kabiny szybowca, częstokroć nie sięgał brzegów przelatywanego jeziora. Te podłe warunki wyzwalały na początkowych kilometrach trasy niebywałą miłość międzynarodową. Zawodnicy wspomagali się w rojach, aby tylko przeżyć, aby dowlec się w okolice, gdzie wśród lasów trafiają się już jakieś lądowiska.

Nasze wozy transportowe pojechały jak zwykle odpowiednio wcześniej. Ich korespondencji radiowych w bazie na lotnisku nie słyszeliśmy oczywiście, ale opowiadał mi później Bogdan Włostowski, który jeździł w parze z Andrzejem Kmiotkiem, że z rejonu miejscowości Urjala, czyli o jakieś 50 km od lotniska, dostrzegli w kierunku NW przejaśnienia i jakby korzystniejsze warunki pogodowe. Przekazali te spostrzeżenia pilotom w powietrzu i wtedy, około 15.00 poleciał na trasę Ziobro, a w kilka minut po nim Muszczyński. Julek zabrał się z grupą paru innych szybowców i odszedł prawą stroną trasy, Henryk natomiast wyruszył w pościg solo ze znacznym odchyleniem w lewo. Wkrótce przeżył duże zdenerwowanie, bo wleciał nad jakieś rozległe jezioro, którego przeciwległego brzegu nie widział i czas forsowania wody dłużył mu się wprost proporcjonalnie do malejącej wysokości lotu. Miał już tylko 350 m, gdy osiągnął ląd, a nad nim zbawcze wznoszenie. Z Julkiem nawiązał luźny kontakt mniej więcej na dwudziestym kilometrze trasy, ale długo nie mógł dogonić grupy, w której Ziobro leciał.

Tymczasem na lotnisku rozgrywały się pietrwsze dramaty, bo wielu zawodników nie mogło utrzymać się w powietrzu. Lądowali wkrótce po starcie. Największą sensacją, która nas obchodziła szczególnie, wywołało spadnięcie dwóch głównych rywali Muszczyńskiego — Fitchetta i Ragot. Naturalnie przystąpili do ponowienia startu, nie mieliśmy jednak czasu śledzić ich dalszych poczynań, zajęci własnymi sprawami. O 15.37 bowiem, z minutową różnicą w stosunku do siebie, zameldowali start lotny Kępka i Poźniak, ale nie było pewności czy Heniek otrzymał potwierdzenie „good start". Ani on, ani my na ziemi nie usłyszeliśmy radiowego pokwitowania komisji startu lotnego. Pojechałem sprawdzić na tablicy: godzina jego odejścia była odnotowana, więc wszystko w porządku. Wracając, wyprzedzałem na przylotniskowej drodze jakiegoś Land-Rover'a, wypełnionego hałaśliwie rozbawionym, młodocianym towarzystwem. Mam nadzieję, że sprawiła to tylko nieuwaga kierowcy — chociaż wyglądało na jego małpi wybryk — iż pomimo sygnałów klaksonem i światłami, zajechał mi drogę. Żeby uniknąć przytarcia, musiałem uciec do rowu. Wysoko karosowana „Wołga" zdała jednak egzamin: w dużym, na granicy zachowania równowagi przechyle, parą kół po dnie metrowego wykopu wyprzedziła zawadiakę, windując się następnie po piaszczystej skarpie z powrotem na jezdnię.

W bazie usłyszałem, że Kępka, lecący jakiś czas z Karlssonem, był już zagrożony lądowaniem, lecz po krytycznych chwilach na 300 m zdołał szczęśliwie podreperować wysokość lotu. Ziobro krążył w tym czasie, a była 16.07, na 500 m w półmetrowym wznoszeniu. Pomimo piekielnie uciążliwego, stale w parterze prowadzonego lotu, naszym zawodnikom dopisywał animusz. Poźniak w pewnym momencie mówił: — Ciekawe, do której utrzymają się te rewelacyjne wyniki? — Do dwunastej w nocy — strzelił Ziobro na wiwat. — W takim razie dolecimy — zawyrokował pogodnie Heniek. Był to jednak humor wisielczy, gdyż sytuacja standardów nie przedstawiała się różowo. Brakowało im tych paru jednostek doskonałości w stosunku do długich i z coraz większymi trudnościami brnęli do przodu, przy niskim pułapie słabych, rzadko spotykanych wznoszeń. Mieli za sobą dopiero 20 km trasy, podczas gdy Ziobro, Holighaus i paru innych z czołowej grupy klasy otwartej przekraczali już odległość 60 km.

Muszczyński, wciąż jeszcze kawałek za nimi, pchał się uporczywie ich tropem. Nie wiedział, bo na wszelki wypadek nie mówiliśmy mu o tym, że jego szanse formalne rosły, bowiem na lotnisku znaleźli się znowu obaj pechowcy — Fitchett i Ragot. Ponownie wystartowali i nie mając alternatywy, gdyż był to ich trzeci, ostatni start, desperacko polecieli na trasę. Ich sytuacja wydawała się jednak beznadziejna. Po prostu było już późno. Mizerne wznoszenia „siadały" coraz bardziej, o czym z narastającym niepokojem informowali, będący jeszcze w powietrzu, piloci klasy standard. Zresztą wielu z tej klasy nie zdołało w ogóle odejść od lotniska. Widzieliśmy jak demontowali szybowce, wobec minięcia już ustalonej godziny otwarcia startu ziemnego. To, że Poźniak i Kępka nadal lecieli, było dużym osiągnięciem zwłaszcza, że raz po raz „odbijali się" od ziemi, często wręcz z obranego już lądowiska.

Jakieś 20 minut przed piątą Muszczyński doszlusował do Ziobry. Lecieli teraz razem, ale co to było za lecenie — może zilustrować taki fragment ich rozmowy we wspólnym kominie: — Julek, kończy się, wychodzimy —

ponaglał Muszczyński. — Jeszcze nie, jeszcze jest ćwierć metra — konstatował Ziobro i krążył nadal w zanikającym wznoszeniu. Na szczęście, mniej więcej począwszy od Ramsöö czyli około 20 km przed punktem zwrotnym w Mouhijärvi, zaczynał się inny świat. Miejsce dotychczasowych zamgleń, w których lot był torturą, zajmowały świeże masy powietrza. Na niemal bezchmurnym niebie panowało niepodzielnie słońce, a zawodnicy w dwumetrowych wznoszeniach zaczęli osiągać wysokości rzędu 1000 m. — Stratosfera! — konkludował swoim zwyczajem lapidarnie Julek. — „Ich bin tausend Meter hoch!" — wołał jakiś zachwycony głos niemiecki. Odległość od lotniska była znaczna, więc słyszeliśmy naszych pilotów sporadycznie, ale kamień spadł nam z serca, gdy około 17.00 dotarła do nas wiadomość, że Julek z Henrykiem idą do zdjęć pierwszego punktu zwrotnego.

W tym czasie ktoś podawał ekipie RFN miejsce lądowania Reichmanna. Siedział koło Kylmäkoski, więc ponad 50 km od startu. Równocześnie Poźniak informował swoją załogę naziemną: — Na czterdziestym, walczę jak głupi. — Franek był parę kilometrów dalej, też w dużych kłopotach. Wiele razy na małych wysokościach ich głosy ginęły, lecz gdy sądziliśmy, że już wylądowali, odzywali się znowu, walcząc naprawdę z ogromnym zacięciem. Pomiędzy 17.15 i 17.30 obaj musieli poddać się ostatecznie, osiągając: Franek — 55, Heniek — 59 km. Ich cały trud poszedł jednak na marne, bo najdłuższe przeloty klasy standard sięgały 64 km zaledwie, przeto konkurencja w tej klasie została anulowana.

Drugi bok trójkąta klasy otwartej czołowa grupa zawodników, w niej nasi, pokonała bez większych kłopotów, lecąc cały czas w strefie słonecznej pogody. Dopiero po minięciu punktu zwrotnego Lautäkylla, mniej więcej 10—15 km w kierunku Räyskäli, szybowce wpadły znów w te wilgotne, mgliste masy powietrza ośrodka niżowego. No i od nowa zaczęły się wszystkie kłopoty, z jakimi zawodnicy borykali się uprzednio na wyjściowym odcinku trasy. Teraz jednak, jakby nie dość było dotychczasowych uprzykrzeń zawodniczego życia w tym dniu, doszła jeszcze szeroko rozbudowana burza, która nadciągnęła z południa, kładąc się nieprzebytą zaporą na ostatnich kilometrach przelotu. Do nas na lotnisku burzowe forpoczty dotarły najpierw przez radio. Trzaski i chroboty w głośniku stawały się wkrótce znacznie lepiej słyszalne, niźli rozmowy pilotów. Ale i surowy granat nieboskłonu, przecinany coraz bliższymi zygzakami błyskawic, szybko objął nasz rejon. Nad lotniskiem otwarło się piekło (o ile założyć, że w piekle może być tyle wody i do tego chłodnej!).

Nie wiem, bo — odpukać — nie miałem dotąd szczęśliwie okazji doświadczyć, jak sprawowałaby się „Nysa" jako klatka Faradaya, chroniąca umieszczone w niej ciała przed wpływem pola elektrycznego, mogę natomiast stwierdzić, że jako pudło rezonansowe okazała się instrumentem wysokiej klasy. Od ulewnego, grubokroplistego deszczu i od potężnych, gęsto bijących gromów dudniło w niej, że uszy puchły. A te „umieszczone w niej ciała", to — poza mną i Dankowskim — byli koledzy Marcinkowski z „Unimoru" i Kalita z „Pezetelu", z którymi wespół usiłowaliśmy wyłowić z radiowego jazgotu jakieś informacje o losie pilotów na trasie. Chaos w eterze był doskonały. Przeplatające się i wzajemnie zagłuszające rozmowy w językach polskim, niemieckim, węgierskim wzbogacił jeszcze czeski w wykonaniu Matouška, reprezentanta CSRS, który nie wiedzieć czemu, też trafił w tym okresie na naszą częstotliwość. Być może przełączył się specjalnie, żeby w tych trudnych chwilach przelotu mieć łączność ze wspólnie lecącymi. To były niezwykle emocjonujące minuty. W napięciu mimowoli nie tylko nasz słuch, lecz także wzrok koncentrował się na radiostacji. I chociaż głośnik nie ekran telewizyjny, widzieliśmy przecież okiem wyobraźni co dzieje się w powietrzu o czterdzieści, trzydzieści raptem kilometrów od lotniska. Strzępki wychwytywanych rozmów, urwane zdania, pojedyncze słowa pilotów malowały nam obraz ich niesamowicie zaciekłych, do ostatnich metrów wysokości toczonych zmagań o utrzymanie się nad ziemią, o jeszcze dwa, trzy kilometry do przodu.

— Dwieście metrów, przechodzę wodę — informuje o 18.40 Ziobro. Czy ma na myśli jezioro, czy deszcz?... Można się tylko domyślać. Ale już inny głos, niemiecki, zdaje się Neuberta: — 150 m, lecę po prostej. — I znów po chwili Julek: — Chyba dociągnę do Matku. — Teraz mapa coś mówi: Matku leży 40 km od nas, a ta woda uprzednio to było jednak jezioro. Wszyscy zawodnicy są bardzo już nisko. Zupełnie przestajemy ich słyszeć. O 18.50 poprzez trzaski wyładowań szemrze jeszcze głos Muszczyńskiego, ale już całkiem nieczytelnie. I to jest koniec naszego radiowego seansu. W głośniku już tylko szumy. Prostujemy kości, opuszczamy „Nysę", bo deszcz stopniowo ustaje. Ten deszcz, który w ostatniej konkurencji, na dolotowej odległości przed metą, dosłownie zmył z nieba najlepszych zawodników XV Szybowcowych Mistrzostw Świata.

Dzięki wspaniałej współpracy naszych naziemnych załóg z pilotami, dzięki temu, że trafiały do nich przeważnie wkrótce po lądowaniu, a czasem nawet czekały na lądowiskach spodziewając się ich na nie, „Jantary" i tym razem szybko znalazły się na lotnisku. Lecz wiele szybowców długo w noc wracało z terenu, więc i długo w noc nie było oficjalnych wyników. W miarę jednak jak je ustalano, nasze serca rosły, a oczy lśniły blaskiem, jakiego przydać im potrafi tylko radość z sukcesu.

Zwycięstwo w tym trudnym dniu zapewnił sobie przeleceniem 219 km Czechosłowak Matoušek. Duńczyk Braes uzyskał drugą odległość — 205 km. Ziobro, Holighaus i Johnson podzielili się trzecim miejscem, przeleciawszy jednakowo po 197 km, a Muszczyński był czwarty z wynikiem 196 km. Ale decydującym powodem radości była dla nas klasyfikacja ostateczna mistrzostw, w której Henryk Muszczyński nabył prawa do medalu brązowego, a Julian Ziobro umocnił swoje do srebrnego. Medal złoty utrzymał George Lee. W klasie standard nic nie uległo zmianie z racji niezaliczonej konkurencji.

Że tej nocy niewiele spaliśmy? Ależ kto by śmiał spać w taką noc! Całe miasteczko mistrzostw świętowało ich nieoficjalne jeszcze, lecz za to faktyczne zakończenie. Jedni głuszyli śpiewami frasunek, inni wiwatowali na cześć powodzenia, a wszyscy dawali spontaniczny, dość hałaśliwy wyraz odprężeniu po trzytygodniowych stresach, napięciach i trudach. Ochrona środowiska naturalnego była poważnie zakłócona i biedne ptaki oraz inne, czworonożne żyjątka na długo chyba wyemigrowały z okolicznych lasów. Polska „Dominik-Party" przebiegała też nie najciszej. Mieliśmy się z czego cieszyć i robiliśmy to pełną piersią. Ekipę poszerzyli liczni znajomi i przyjaciele. Kogoż to nie witaliśmy w naszych progach! Domek-pudełko pękał w szwach, pomieścił jednak i Węgrów z ich szefem Lakatosem, i Amerykankę Sylwię Colton i Czechosłowaków — Matouška z Tadkiem Walą i Reichmanna i Rudeńskiego i wielu innych, którzy zajrzeli na krócej, nie mówiąc już o uroczej małżonce Adasia Kurbiela — z szybowniczymi koneksjami od dziecka, bo Mynarska de domo (tak, tak — autentyczna córka sławnego Piotra), nie mówiąc o poniektórych Pezetelowcach, no i naturalnie o zawsze wiernych szybownikom rodakach z Australii czy Wenezueli. Rojno było, gwarno i uroczyście w duszy.

Kiedy o piątej rano, więc w biały dzień wracałem spod prysznicowej kąpieli, zastanawiałem się, czy warto w ogóle kłaść się jeszcze spać. Nie miałem natomiast żadnej wątpliwości, że warto na pewno ponieść każdy trud przygotowań i uczestnictwa w mistrzostwach, jeśli ma się potem możność przeżycia takiej przemiłej nocy. Nocy szczęścia i radości z kolejnego sukcesu polskiego szybownictwa, spędzonej w gronie jego najbliższych współtwórców.

A jak to było w oficjalnym dniu zakończenia mistrzostw doniosła już lipcowa „Skrzydlata" w numerze 34/76.

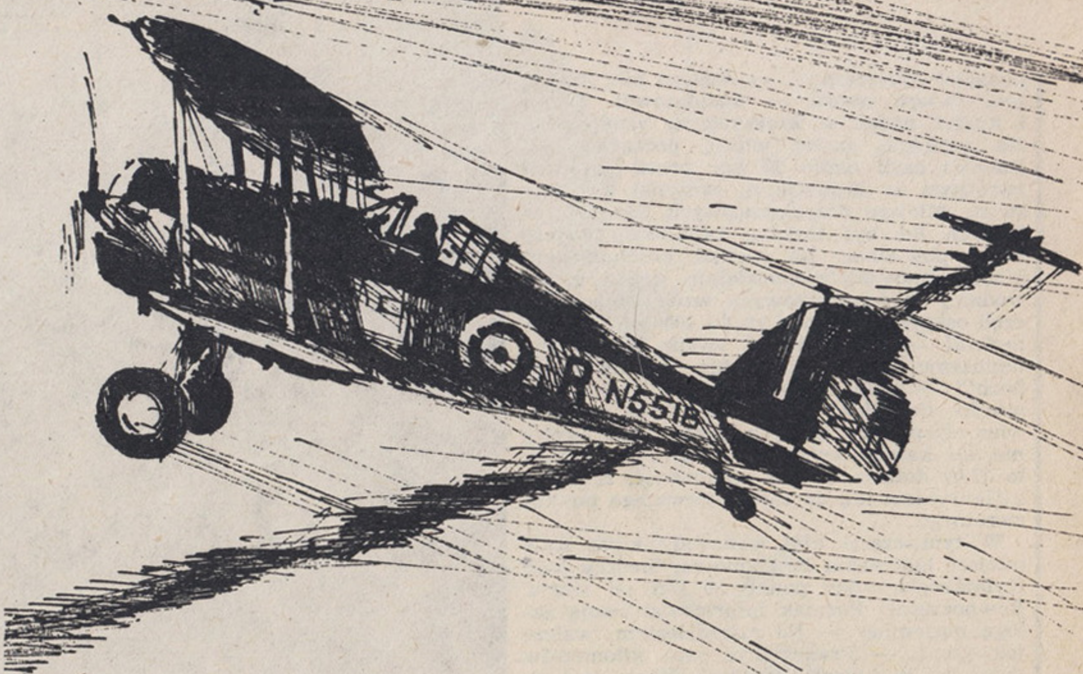


**1.**
**Już po mistrzostwach — można odetchnąć. Medaliści Julian Ziobro i Henryk Muszczyński w czasie zwiedzania Tapioli.**

**2.**
**Tak wygląda z powietrza bezpośredni rejon lotniska mistrzostw. Trzeba było mieć sporo animuszu, żeby ruszać na trasę z wysokości 650 m, jak tego konieczność zaistniała w ostatniej konkurencji.**

**3.**
**Jadąc z portu w Helsinkach do miejsca mistrzostw w Räyskäli mijało się po drodze budynek „Finlandia", w którym obradowała Europejska Konferencja Bezpieczeństwa i Współpracy. Architektura budowli przyciągała zawsze oko przejeżdżających.**

**Zdjęcia autora**



Samolot Gloster „Sea Gladiator". Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS.

# W OBRONIE MALTY

## KULISY MINIONEJ WOJNY

Czerwiec 1940 roku. Mussolini wypowiada wojnę aliantom. Francja jest już praktycznie pokonana, siły Anglii poważnie nadwątlone. Na trzydziestu lotniskach Sycylii 350 bombowców i 200 myśliwców niemieckich czeka na rozkaz do startu. W zasięgu tej armady, o pół, godziny lotu zaledwie, leży jeden tylko cel: Malta.

Wyznaczonemu na dowódcę sił lotniczych wyspy Air-Commanderowi Maynardowi przyrzekano na wypadek wojny 4 dywizjony myśliwskie, 1 bombowy i 1 wywiadowczy, ale Ministerstwo Lotnictwa w piśmie z 14 maja stwierdziło otwarcie, że „w dającej się przewidzieć przyszłości nie ma szansy wysłania na Maltę jakichkolwiek samolotów".

Szczęściem Maynard dowiedział się, że w magazynach bazy lotnictwa morskiego Kalafrana znajdują się skrzynie zawierające rozmontowane cztery myśliwce typu „Sea-Gladiator", przeznaczone dla lotniskowca „Eagle". Od dowódcy marynarki wojennej na wyspie kontradmirała Willisa udało się uzyskać zezwolenie na zmontowanie tych samolotów i przenaczenie ich do obrony wyspy.

Pozostawał jeszcze następny problem: piloci. Było ich na Malcie dosłownie kilku, zatrudnionych na różnych stanowiskach sztabowych i administracyjnych, i od czasu do czasu tylko odświeżających swe umiejętności na starych maszynach eskadry treningowej bazy w Hal-Far. Żaden z nich nie stykał się z samolotami myśliwskimi. Siedmiu z nich stanowić miało kadrę improwizowanego klucza. Brakło również personelu naziemnego — skompletowano go z pośród mechaników RAF, floty, a nawet miejscowych dokerów. Po szybkim przeszkoleniu „jednostka" była gotowa do akcji.

Naloty rozpoczęły się natychmiast po wypowiedzeniu wojny, 11 czerwca. O 6.57 pojawiła się nad wyspą pierwsza fala bombowców, do końca dnia nadlecieć miało jeszcze siedem dalszych. W walkach powietrznych „Gladiatorom" udało się zestrzelić jeden tylko bombowiec, ale stało się to na oczach tysięcy mieszkańców wyspy i poważnie przyczyniło się do podniesienia ich ducha.

Odtąd bombowce nadlatywały z rosnącą w siłę osłoną myśliwską. Angielskim pilotom udawało się uniknąć strat, ale po każdej walce maszyny wracały postrzelane jak sito. Już po paru dniach trzeba było wycofać do warsztatów jeden samolot, z którego systematycznie wymontowywano części, by utrzymać pozostałe w stanie zdatnym do lotu.

Samoloty te i ich piloci stali się wkrótce dla nękanych nalotami Maltańczyków symbolem woli oporu i przetrwania, symbolem nadziei. I właśnie ten czynnik natchnąć miał kogoś do nadania samolotom nazw „Faith", „Hope" i „Charity". Jak wspomina w wydanej pod tym właśnie tytułem książce Kenneth-Poolman, te nazwy cnót ewangelicznych wywoływały u Brytyjczyków raczej pobłażliwy uśmiech, ale dla odznaczających się wysoką religijnością rdzennych mieszkańców wyspy słowa „wiara, nadzieja i miłość" miały w tym kontekście głęboką wymowę.

Klucz obronny miał już kilka zestrzałów, gdy po raz pierwszy opuściło ich szczęście. Po południu 16 czerwca Flight-Leutenant Peter Keeble, uwikłany w walkę z kilkoma Fiatami CR-42 skierował swój samolot pod linię wysokiego napięcia, licząc, że siedzący mu na ogonie przeciwnik zawadzi o przewody. Tamten był jednak równie dobrym pilotem i celną serią zapalił „Gladiatora". Działo się to tuż nad ziemią i Keeble nie miał już szansy wydostania się z maszyny. Włoch również nie zdołał wyrównać lotu i obydwa myśliwce eksplodowały w odległości kilkudziesięciu metrów od siebie.

Z biegiem czasu odmawiać zaczęły posłuszeństwa nadmiernie eksploatowane silniki. Zaradzono temu, montując znalezione w magazynach silniki „Mercury XV" (seryjne „Gladiatory" wyposażone były w wersję VIII). Wymagało to przebudowy i przystosowania całego szeregu elementów, a także pomysłowości i wysiłku personelu naziemnego, ale wynik wart był tej pracy, samoloty mogły znów latać i to szybciej niż poprzednio.

Innym ulepszeniem było zainstalowanie w nich dwóch dodatkowych karabinów maszynowych. Z baterią 6 kaemów taki „Gladiator" był groźnym przeciwnikiem uzbrojonych tylko w dwa karabiny maszynowe myśliwców włoskich i już w pierwszej walce udało się zestrzelić 1 Fiata i 1 Macchi.

Równocześnie Anglicy zastosowali skuteczną metodę zwalczania bombowców. Atakowano je z przodu, z góry, gdzie trzysilnikowe „Savoie" miały martwe pole ostrzału. Po ataku takim, wykonywanym zwykle od strony słońca, z zaskoczenia należało szybko nurkować, by uniknąć ataków towarzyszących myśliwców osłony.

Liczby samolotów zestrzelonych przez „Faith", „Hope" i „Charity" nie da się dokładnie ustalić. Flying-Officer George Buyes (zwany przez Maltańczyków „Il Ferocio" — dziki) ma np. na swym koncie 6 potwierdzonych zestrzałów. Doliczyć do tego trzeba także samoloty uszkodzone, które spadły do morza w locie powrotnym lub rozbiły się przy lądowaniach. W czasie, gdy trzy „Gladiatory" stanowiły jedyną obronę wyspy, lotnictwo włoskie straciło nad nią ponad 60 samolotów, z czego połowę zapisać należy na konto obrony naziemnej.

Znaczenie tej heroicznej walki polegało raczej na samym fakcie istnienia aktywnej obrony powietrznej, zmuszającej włoskich lotników do czujności, często do zrzucania bomb w pośpiechu, niekiedy już daleko od celu.

Samotna walka skończyła się 28 czerwca, gdy na Malcie wylądowały pierwsze „Hurricane'y". 31 lipca został już tylko jeden „Gladiator". Latał on jeszcze jakiś czas, używany do lotów meteorologicznych. Pewnego dnia, podczas ciężkiego bombardowania, zasypany został w hangarze. Wydobyto go znacznie później, gdy skończyło się powietrzne oblężenie wyspy.

Postrzelany i sterany w bojach „Faith" zajmuje dziś honorowe miejsce w zbrojowni pałacu Wielkiego Mistrza Joannitów w La Valetta, przypominając na wieczne czasy, że nie ilość, a duch bojowy decydują o losach bitew.

RAJMUND SZUBAŃSKI

## MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH ABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUV



**PAWEŁ WUDKOWSKI**
**1899—1975**

Urodził się 15 stycznia 1899 r. w Warszawie, syn Zygmunta, pracownika kolejowego. Ukończył 7 klas gimnazjum kolejowego w Sosnowcu, gdzie spędził młodość. Od kwietnia 1916 r. do lipca 1917 r. służył ochotniczo w 6 pp leg. Za odmowę przysięgi na braterstwo broni z wojskami austro-niemieckimi, w sierpniu 1917 r. osadzono go w areszcie na ul. Dzikiej w Warszawie. W czerwcu 1918 r. został wcielony do 2 pp (przemianowanego w rok później na 8 pp leg.). W styczniu 1921 r. odkomenderowano go do Oficerskiej Szkoły Aeronautycznej w Toruniu, którą ukończył w 1922 r. Przeniesiony z korpusu osobowego podoficerów piechoty do wojsk lotniczych, otrzymał przydział do 2 Batalionu Balonowego w Jabłonnie pod Warszawą. W stopniu st. sierż., a następnie chorążego pełnił funkcje: mechanika-szykowacza balonowego, kierownika składnicy, oficera mob. baonu. 17 września 1939 r. jednostka, w której służył, została rozformowana. Wudkowski uniknął niewoli i po cywilnemu powrócił do Warszawy.

Brał udział w konspiracji (luty 1940 — październik 1944), wprowadzony tam przez ppłk. obs. bal. Franciszka Hynka. Zarabiał jako pomocnik murarza. Uczestniczył w Powstaniu Warszawskim 1944 r. Po wyzwoleniu natychmiast wstąpił do ludowego Lotnictwa Polskiego. Początkowo — w stopniu ppor. w Dowództwie Lotnictwa, następnie — jako porucznik w Technicznej Szkole Lotniczej był szefem wydziału umundurowania.

Po demobilizacji (VII.1948 r.) pracował kolejno w Wojskowym Przedsiębiorstwie Budowlanym, Budownictwie Miast i Osiedli Śródmieście, WPB „Beton — Stal" Warszawa (st. insp. kontr.). W 1964 r. przeszedł w stan spoczynku i pracował w „Beton — Stalu" w niepełnym wymiarze godzin.

Z zapałem oddawał się pracy politycznej i społecznej. Od 1947 r. członek-aktywista PZPR, członek ZBoWiD (od 1948 r.), przewodniczący obwodowego komitetu nr 176 Frontu Narodowego (1951—1960), członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa (od 1959 r.), gdzie pracował w Komisji Rent i Odznaczeń.

W czasie służby w wojskach balonowych Wudkowski dwukrotnie został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi — za zasługi na polu sportu balonowego. Uczestniczył jako specjalista techniczny obsługi naziemnej we wszystkich zawodach o Puchar Gordon-Bennetta, w których brała udział Polska.

Ukończył w 1936 r. w Gostomiu kurs szybowcowy kat. B i kurs mechaników wodorowych wojsk balonowych. Miał odznaczenia: Krzyż Niepodległości, Srebrny Krzyż Zasługi (1951 r.), Medal 10-lecia Polski Ludowej (1955 r.), Medal za Warszawę (1946 r.), szesnaście pochwał i dyplomów za pracę społeczną w latach 1947—1968. Zmarł w Warszawie 27 listopada 1975 r.

J. KĘDZ

PRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁMNOPRSTUVWXYZABCDEFGHIJKLŁM










1. Przy starcie na kosmodromie zawiesza się flagi tych państw, które biorą udział w danym eksperymencie. Pierwsza z prawej — flaga polska.

2. Grupa uczonych polskich obserwuje przebieg eksperymentu.

3. Rakieta geofizyczna „Wertikal-1" na stanowisku startowym.

4. Specjaliści radzieccy i bułgarscy podczas kontroli kompleksowej przyrządów satelity „Interkosmos-8".

5. Specjaliści radzieccy i francuscy badają wyposażenie naukowe francuskiej rakiety „Veronique".

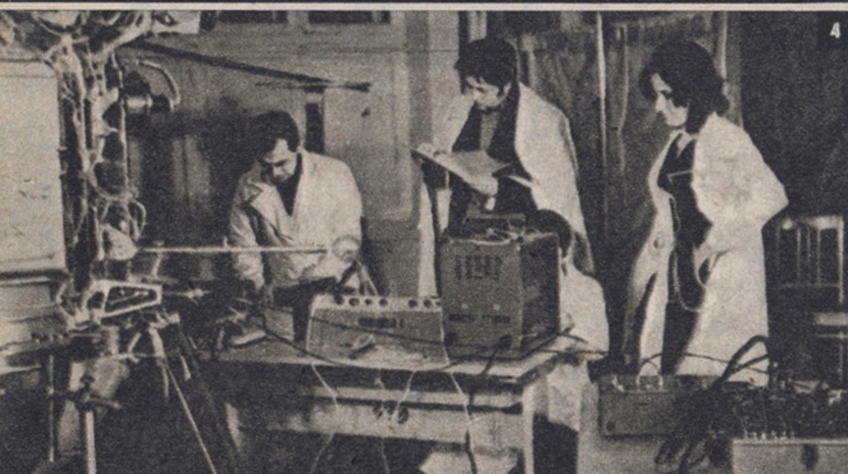
6. Rakieta meteorologiczna M-100 w drodze do stacji sondażu rakietowego „Wolgograd".

7. Próby wzorca technologicznego indyjskiego satelity badawczego na kosmodromie w ZSRR.

8. Uczeni z Czechosłowacji i Niemieckiej Republiki Demokratycznej przygotowują w części montażowo-kontrolnej kosmodromu aparaturę badawczą satelity „Interkosmos-7".

# INTERKOSMOS

Międzynarodowy program współpracy kosmicznej krajów socjalistycznych, zapoczątkowany w 1965 r. jest owocny i wielostronny. Przykłady tej współpracy widzimy na zdjęciach zaczerpniętych z książki „Orbity współpracy", wydanej w Moskwie w 1975 r.



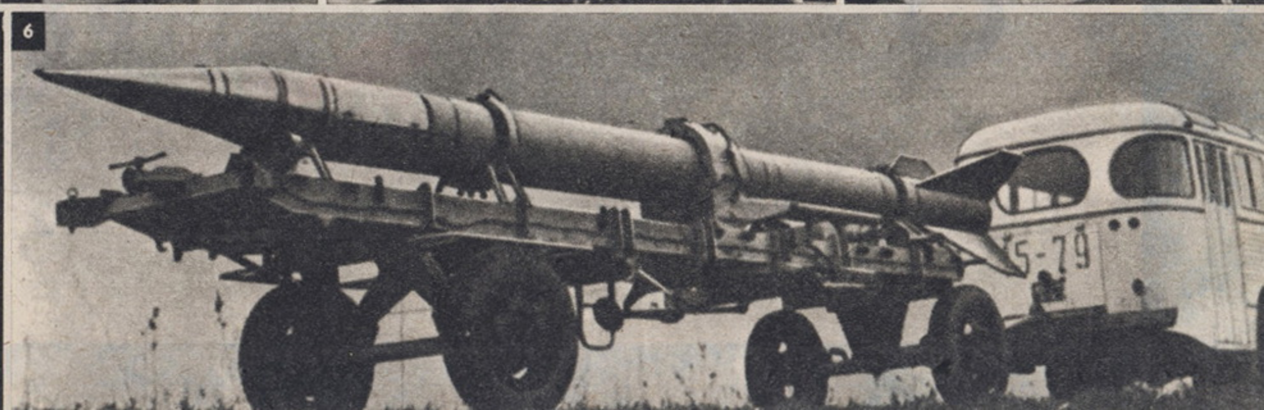












# GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

**26**

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

## OZNACZENIA INFORMACYJNE NA SAMOLOTACH POLSKICH 1925—1939

Numer ewidencyjny typu samolotu wraz z numerem kolejnym fabrycznym danego egzemplarza maszyny był stałym elementem występującym na samolotach. Malowany był kolorem czerwonym, rzadziej białym. Od 1933 r. numer ten malowany był tylko z lewej strony kadłuba, przed usterzeniem. Wysokość cyfr zależała od typu samolotu.

W rejestrze MDL stosowano numery ewidencyjne — jak w drugiej tablicy:

Obok numerów ewidencyjnych typu na wszystkich samolotach występowały nazwy lub godła wytwórni lotniczych. Na sprzęcie produkcji francuskiej były to napisy określające nazwę producenta (Potez, Breguet) lub tylko skrót „S" (SPAD), wraz z oznaczeniem typu i przeznaczenia, np. Potez-XXVA2, S-61C1 itp. Wytwórnie krajowe stosowały dwa rodzaje oznaczeń; pierwszym były znaki fabryczne Plage i Laśkiewicz, Podlaskiej Wytwórni Samolotów (PWS), Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL), Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS) czy WWS „Samolot" z Poznania, umieszczone najczęściej na stateczniku pionowym lub sterze kierunku, rzadziej na kadłubie. Drugim rodzajem były nazwy lub skróty nazw producenta, np. RWD, PWS, malowane na stateczniku pionowym i sterze kierunku. Obok znaku producenta na sterze nad szachownicą wypisany był typ samolotu, np. Lublin R-XIIID. Często (w przypadku Zakładów Plage i Laśkiewicz — później LWS) na sterze kierunku pisano także numer seryjny. Znaki fabryczne i napisy wykonywano kolorami: białym, czerwonym lub czarnym. W latach 1925–33 stałym elementem występującym na sterze kierunku był opis obciążeń samolotu malowany obustronnie lub jednostronnie, kolorem białym lub czarnym pod szachownicą (na sprzęcie z dostaw francuskich — na szachownicy). Na kadłubie widniały czerwone napisy informujące o sposobie obsługi i użytkowania samolotu.

W większości eskadr był zwyczaj malowania numerów kolejnych samolotu w eskadrze w postaci białych cyfr arabskich lub rzymskich, a czasem liter (2 PL), umieszczonych przeważnie na kadłubie przed godłem eskadry. Rzadziej na stateczniku lub sterze kierunku. Część eskadr nie stosowała w ogóle numeracji, wykorzystując do rozpoznania numery identyfikacyjne (kodowe) na spodzie płatów. W niektórych jednostkach lotniczych numer porządkowy na kadłubie pokrywał sie z numerem identyfikacyjnym na spodzie płatów, tak było np. w CWOL w Dęblinie i częściowo w eskadrach myśliwskich 4 Pułku Lotniczego.

(cdn)

Tabl. 1

| Numer typu | Typ samolotu | Numer typu | Typ samolotu |
|---|---|---|---|
| 1 | SPAD-61C1 | 42 | Potez-XXV |
| 2 | SPAD-51C1 | 44 | PZL P-23 „Karaś" |
| 3 | Vibault-70C1 | 50 | Morane-35 EP2 |
| 4 | PWS-A | 52 | Lublin R-X |
| 5 | PWS-10 | 53 | Bartel BM-5 |
| 6 | PZL- P-7 | 54 | Lublin R-XIV |
| 7 | PZL P-11a | 55 | PZL Ł-2 |
| 8 | PZL P-11c | 56 | Lublin R-XIIIA-D |
| 11 | Lublin R-XVI bis | 57 | PWS-14 |
| 12 | RWD 13S | 58 | Lublin R-XIIIF |
| 30 | Hanriot HD-14, H-28 | 59 | PWS-16 |
| 30 S | Hanriot HD-14S, H-28S | 60 | Breguet-XIX |
| 32 | Hanriot HD-19, H-19 | 70 | Fokker F-VIIB |
| 33 | Bartel BM-4h | 71 | LWS-4 „Żubr" |
| 34 | RWD-8 | 72 | PZL P-37 „Łoś" |
| 38 | Ansaldo A-300 | 80 | PWS-18 |
| 40 | Potez-XV | 81 | PWS-26 |
| 41 | Potez-XXVII | | |

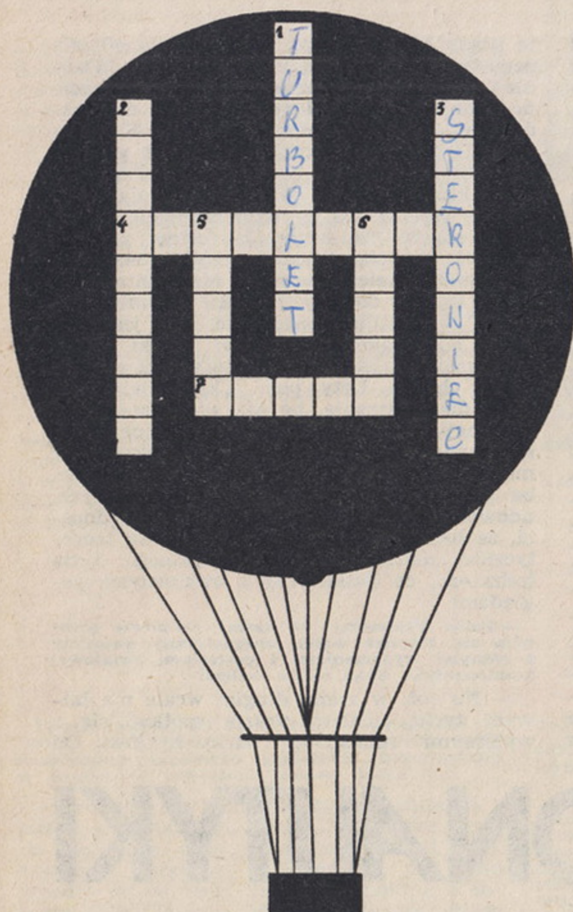
Tabl. 2

| Numer | Typ samolotu |
|---|---|
| 701 do 703 | Lublin R-XIII bis |
| 704 do 713 | Lublin R-XIII ter |
| 714 do 720 | Lublin R-XIII G |
| 801 do 804 | Lublin R-VIII bis, ter |

### OPIS BARWNEJ PLANSZY

1, 2 — Wersje rozwojowe znaku Państwowych Zakładów Lotniczych. 3 — Znak Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot". 4, 5, 6 — Wersje rozwojowe znaku Podlaskiej Wytwórni Samolotów. 7 — Znak Wytwórni Śmigieł „Szomański i Ska". 8 — Znak fabryczny RWD. 9 — Wytwórnia Balonów i Spadochronów w Legionowie. 10 — Samolot fabryczny WB i S Breguet-XIX. 11 — Znak Centralnych Zakładów (Warsztatów) Lotniczych. 12 — Samolot szkolny Morane MS-35 z Grudziądza. 13 — Znak Lubelskiej Wytwórni Samolotów. 14, 15 — Znak Zakładów Mechanicznych „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie.



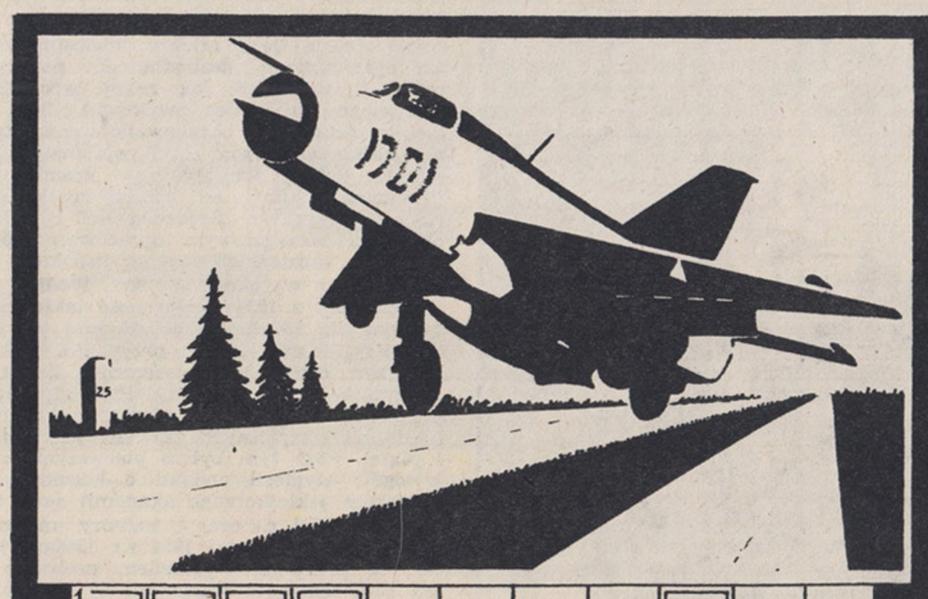


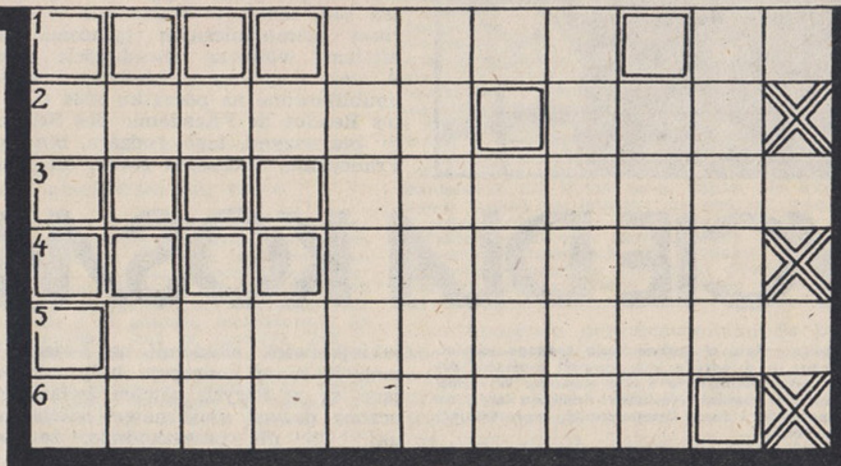

## KRZYŻÓWKA

**Poziomo:** 4 — imituje lot samolotem, 7 — zapowiedź ataku lotniczego.

**Pionowo:** 1 — czechosłowacki samolot komunikacyjny typu L-410, 2 — przemieszczanie się samolotu lub szybowca w bok od wyznaczonego kursu, 3 — statek lżejszy od powietrza z napędem silnikowym, 5 — imię żeńskie, 6 — rumuńskie linie lotnicze.

**Opracował: Leon Wiesław Siwek**



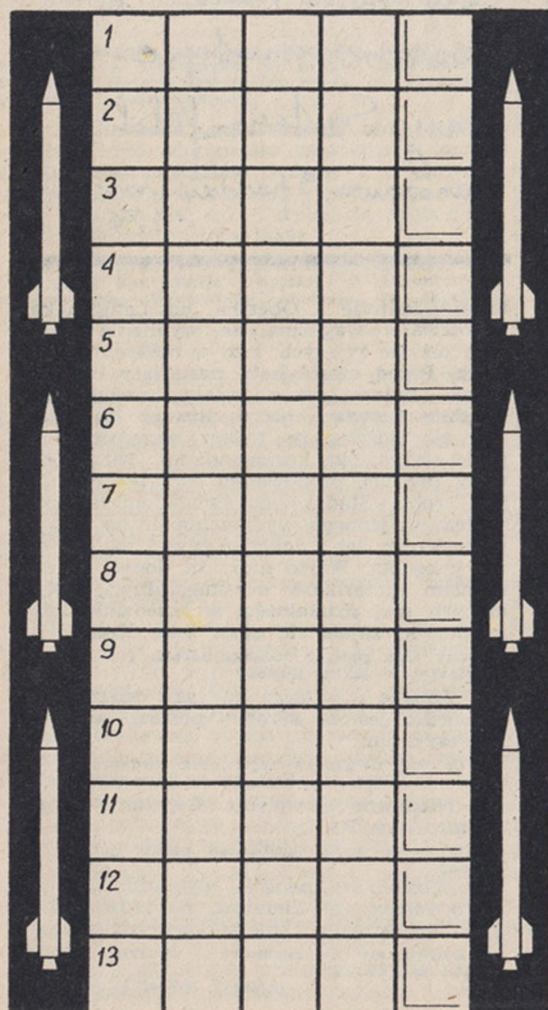


## LOGOGRYF

Do poziomych rzędów wpisać odgadnięte wyrazy. Litery w oznaczonych kratkach, czytane rzędami poziomymi, utworzą hasło.

**Znaczenie wyrazów:** 1 — amerykański samolot bojowy, który ze względu na dużą liczbę katastrof nazywany jest „latającą trumną", 2 — samolot startujący i lądujący pionowo, 3 — zjawisko samoobrotu wirnika nośnego śmigłowca, 4 — spadochron typu „latające skrzydło", 5 — wielkość charakteryzująca osiągi szybowca, którą określa np. odległość jaką przeleci szybowiec z wysokości 1 km, 6 — elew dęblińskiej „Szkoły Orląt".

**Opracował: Edward Zytka**



## LITERÓWKA

Do literówki należy wpisać poziomo trzynaście wyrazów pięcioliterowych o podanych znaczeniach. Ostatnie litery tych wyrazów, czytane pionowo, dadzą rozwiązanie literówki.

**Znaczenie wyrazów:** 1 — polski skoczek spadochronowy, złoty medalista spadochronowych mistrzostw świata w 1974 r., 2 — gwałtowne wyładowania elektryczne w atmosferze, 3 — polski pilot balonowy, zdobywca pucharu Gordon-Bennetta w 1938 r., 4 — są w tłokowym silniku spalinowym, 5 — miejscowość w Belgii, miejsce rozegrania zawodów o puchar Gordon-Bennetta w 1938 r., 6 — dostawa sprzętu bojowego na spadochronach, 7 — miejscowość pod Kielcami, w której znajduje się pierwsza polska stacja łączności satelitarnej, 8 — jugosłowiański odrzutowy samolot szkolno-treningowy, 9 — element konstrukcji skrzydła, 10 — imię pierwszego kosmonauty, 11 — stolica, której portem lotniczym jest Haneda; 12 — polskie szybowisko górskie, 13 — nazwa sterowca Amundsena.

**Opracował: Janusz Palacz**

Drodzy Czytelnicy! „Fundując" Wam pod choinkę w formie okolicznościowego prezentu krzyżówkę, logogryf i literówkę, mamy nadzieję, że rozwiązanie ich nie sprawi Wam poważniejszego kłopotu i stanowić będzie miłą rozrywkę w czasie świątecznego wypoczynku.

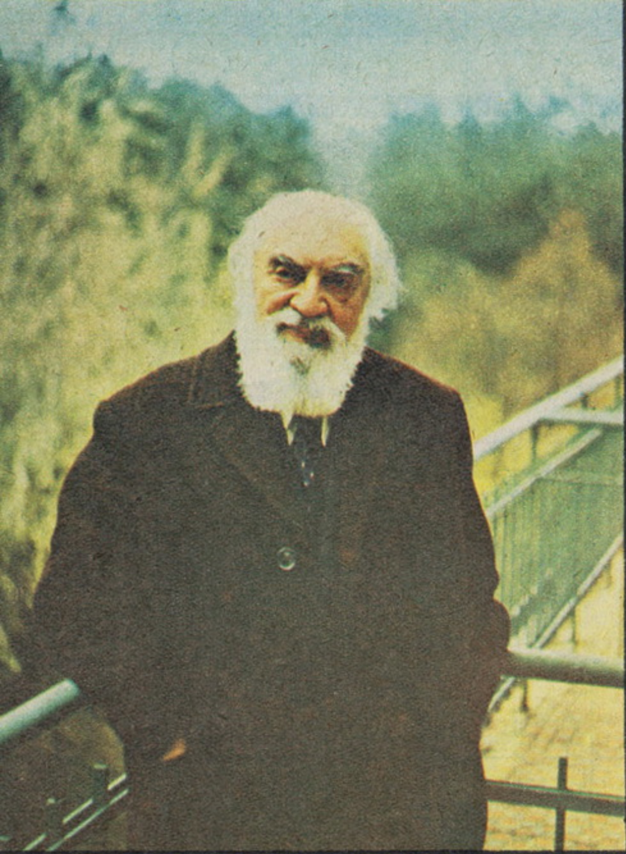
Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną następujące nagrody:

- ZEGAREK NA RĘKĘ
- BUDZIK
- 10 KOMPLETÓW KSIĄŻEK WKiŁ

Rozwiązania należy nadsyłać do 15 stycznia 1977 r. pod adresem redakcji: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa — z dopiskiem na kopercie „Rozrywki".

Życzymy miłej zabawy.

# ŻYCIE DLA KOSMONAUTYKI



**Korzystając z pobytu w naszym kraju znanego radzieckiego uczonego w dziedzinie kosmonautyki profesora Ary Sztemfelda, przeprowadziliśmy z nim rozmowę. W rozmowie uczestniczyła również małżonka Profesora oraz Janusz Wojciechowski i Jerzy Grzegorzewski, reprezentujący „Skrzydlatą Polskę".**

**A. Szternfeld urodził się siedemdziesiąt jeden lat temu w Polsce w Sieradzu. Nauki pobierał w Łodzi i Krakowie na Uniwersytecie Jagiellońskim, a następnie na uniwersytecie w Nancy. W 1927 r. uzyskał we Francji dyplom inżyniera mechanika. Od 1935 r. pracuje w ZSRR. Jest Zasłużonym Działaczem Nauki i Techniki RFSRR, doktorem honoris causa Akademii Nauk ZSRR oraz Uniwersytetu w Nancy, honorowym członkiem Akademii Nauk Lotaryngii (Francja), laureatem międzynarodowych nagród astronautycznych w 1933 i 1962 r., honorowym obywatelem miasta Sieradza. W maju 1975 r. odbyła się w Moskwie uroczystość jubileuszowa z okazji 70-lecia urodzin A. Szternfelda, w której wzięli udział wybitni uczeni radzieccy i kosmonauci. Jubilat otrzymał również gratulacje od ambasadora PRL w Moskwie. Nadeszły też gratulacje od wielu uniwersytetów z całego świata, w tym od rektora Uniwersytetu Jagiellońskiego, co sprawiło Jubilatowi, wychowankowi tej słynnej uczelni, szczególną radość. Podczas obecnego pobytu w Polsce wygłosił prelekcje m.in. na Politechnice Warszawskiej oraz Uniwersytecie Łódzkim.**

**Nasz rozmówca całe twórcze życie poświęcił teorii lotów kosmicznych, zwłaszcza wyznaczeniu energetycznie najkorzystniejszych trajektorii tych lotów. Główne prace naukowe, to: „Wstęp do kosmonautyki" (1937 i 1974 r.) oraz „Sztuczne satelity" (1956 i 1958 r.) — wydane ponad 80 razy w 36 językach w 39 krajach wszystkich kontynentów. Ma stałe ekspozycje w polskich muzeach: w Sieradzu i Łodzi. Jego nazwisko występuje w encyklopediach kosmonautycznych, również polskich.**

**— Panie Profesorze, zacznijmy od rzeczy samej: Kosmonautyka czy Astronautyka?**

— Oczywiście, że Kosmonautyka. Latamy przecież w przestrzeni kosmicznej, żyjemy w Kosmosie. Kosmonautyka jest znacznie szerszym pojęciem niż astronautyka, ograniczona formalnie swym greckim źródłosłowem do obszarów międzygwiezdnych — międzyplanetarnych. A przy okazji, określenie: astronautyka narodziło się prawie pół wieku temu. Wymyśliło je kilku znanych wówczas uczonych francuskich (był tam słynny Robert Esnault-Pelterie, był też André-Louis Hirsch) podczas dyskusji przy kieliszku dobrego wina, parafrazując modną wówczas aeronautykę. I nazwa astronautyka, wraz z językiem francuskim, poszła w świat. Skoro już jesteśmy przy tym temacie, to dodam, że i mnie udało się wprowadzić do języka francuskiego kilkanaście pojęć technicznych z zakresu kosmonautyki. Dowiedziałem się o tym niedawno z książki pewnego lingwisty.

**— Jest Pan w wielu publikacjach nazywany pionierem kosmonautyki. Pionier, znaczy pierwszy. W czym Pan był pierwszy, Profesorze?**

— Skromność uczonego nakazywałaby raczej uchylenie się od odpowiedzi na to pytanie, ale gwoli prawdzie historycznej odpowiem krótko: byłem pierwszym, który opracował teorię lotu rakiety wielostopniowej (co było równie niezbędne dla powstania rakiet kosmicznych, jak znany wzór Ciołkowskiego dla rakiet zwykłych). Jako jeden z pierwszych opracowałem energetycznie najkorzystniejsze, czyli optymalne trajektorie lotów dla aparatów kosmicznych. Przypomnę tutaj, że orbita spotkaniowa statków wyprawy „Sojuz-Apollo" z 1975 r. była po szczegółowym opracowaniu przez uczonych radzieckich i amerykańskich wyznaczona na wysokości 225 km. Według moich obliczeń z 1933 r. wysokość takiej orbity wynosiła 200 km. Błąd (25 km) jest tym mniejszy, że w jednym przypadku była to odległość orbity od powierzchni Ziemi, w drugim — promień orbity. Pierwszy zaproponowałem określenie pierwszej i innych prędkości kosmicznych, (a mam już czwartą i piątą). Poza tym byłem pierwszym, który w ogóle wygłosił wykład o kosmonautyce na forum jakiejkolwiek akademii nauk (Paryż, luty 1934 r.) oraz z katedry uniwersyteckiej (Sorbona, maj 1934 r.). Dodam jeszcze, że przedtem wygłosiłem prelekcję na ten sam temat w Warszawie w obserwatorium astronomicznym (grudzień 1933 r.). Miałem wówczas dwadzieścia osiem lat. A moje rozprawy z dziedziny kosmonautyki opublikowane na początku 1934 r. w „Comptes Rendus de l'Académie des Sciences" były pierwszymi tego rodzaju nie tylko we Francuskiej Akademii Nauk, ale w ogóle w jakiejkolwiek akademii na świecie. Pamiętam, iż moje koncepcje były tak zaskakujące, że w Paryżu pewien światowej sławy uczony nazwał mnie nawet szarlatanem nauki. Co nie przeszkodziło, że niebawem przyznano mi międzynarodową nagrodę astronautyczną... Poza tym mam w swym dorobku kilka wynalazków z okresu działalności konstruktorskiej.

**— Czy wszystkie Pana trajektorie zostały już praktycznie wykorzystane w kosmonautyce?**

— Wiele już wykorzystano, ale sporo ich jeszcze pozostało. Zwłaszcza tych dalszych — dla lotów międzyplanetarnych w zasięgu naszego Układu Słonecznego.

**— A pierwsza Pana trajektoria, czy została już wykorzystana praktycznie?**

— To szczególny przypadek, o którym warto może powiedzieć kilka słów. Zacząłem nad nią pracować jeszcze w młodości, właśnie w Łodzi. 12 lutego 1934 r. przedstawiłem ją w Paryżu na forum Akademii Nauk. Stała się sensacją naukową. Od tej chwili minęło ponad 40 lat i właśnie przyszedł czas realizacji tej trajektorii. Jej opis szczegółowy można znaleźć w mej książce „Wstęp do kosmonautyki". Tu powiem tylko, iż w tej trajektorii optymalnej kryje się pozorny paradoks, że im więcej uprzednio rakieta oddali się od Słońca, tym mniej będzie potrzebowała zabrać paliwa z Ziemi, aby do niego dotrzeć. Zapewnia to oczywiste oszczędności energetyczne, a sam lot chociaż dłuższy w czasie, daje możliwość zbadania większej przestrzeni kosmicznej. Dziś są już możliwości techniczne zbudowania takiej właśnie rakiety słonecznej, ale decyzje w tej sprawie nie zależą tylko od uczonych i konstruktorów. Pozwolę sobie dodać, że w ostatnich paru latach w czasopismach naukowych USA ukazały się prace dotyczące pewnego szczególnego typu trajektorii kosmicznej, którą uczeni amerykańscy uważają za zupełnie nową. Żałuję, ale muszę zmartwić moich amerykańskich kolegów: jest to faktycznie ten sam typ trajektorii ze wstępnym oddaleniem, o którym była właśnie przed chwilą mowa.

**— Powróćmy na chwilę do wspomnianej już czwartej prędkości kosmicznej. O co tu chodzi?**

— Powszechnie znane: pierwsza, druga i trzecia prędkości kosmiczne są za małe, aby jednym rzutem rakieta startująca z Ziemi mogła dotrzeć do Słońca. Zaproponowana przeze mnie w latach pięćdziesiątych czwarta prędkość kosmiczna doczekała się oficjalnego uznania w Związku Radzieckim. Właśnie ta prędkość umożliwia rakiecie dotarcie do centrum Słońca i tym bardziej do każdego punktu w naszym Układzie Słonecznym. Dodam przy okazji, że ktoś za granicą twierdzi, iż czwarta prędkość kosmiczna to taka, która pozwoli na loty pozagalaktyczne. Do tego trzeba by było zapewnić rakiecie prędkość 130 km/s. Ja jestem praktykiem i realistą (chociaż często nazywają mnie marzycielem-realistą). Mnie interesuje tylko to, co dotyczy naszego Kosmicznego Domu — Układu Słonecznego. I to jest możliwe do osiągnięcia, choćby dzięki mojej pierwszej trajektorii, o której mówiliśmy przed chwilą. Loty poza Układ Słoneczny mnie nie interesują, bo nie widzę szans ich realizacji, dziś i w jakiejś określonej perspektywie czasu. Powtarzam: takie loty mnie nie interesują, aczkolwiek już dawno, bo również na początku lat trzydziestych, udowodniłem w oparciu o teorię względności, że loty do najbliższych gwiazd są teoretycznie możliwe w czasie jednego życia ludzkiego, co kolidowało z ówczesnymi poglądami.

**— Panie Profesorze, w naszej rozmowie przewija się również wątek anegdotyczny związany z różnymi wydarzeniami i postaciami światowej kosmonautyki. Skąd się to wzięło?**

— No cóż, w moim długim wcale nie łatwym życiu, miałem okazję spotkać się z wybitnymi ludźmi z wielu krajów. Od Esnault-Pelterie i Obertha, do Łangemaka, Korolewa i Gagarina, że wymienię tylko tych już nie żyjących. I to w różnych sytuacjach. Przed czterdziestu paru laty i długo potem byłem przez wielu uważany za, oględnie mówiąc, nieszkodliwego dziwaka. Tak się złożyło, że byłem wszędzie tam, gdzie się rodziła kosmonautyka. Nic dziwnego, przecież próbowałem sam też coś dla niej zrobić. Stąd byłem świadkiem lub powodem niejednego wydarzenia, które dziś z perspektywy lat i dokonań brzmi jak przednia anegdota. Warto może tu dodać, że zebraniem materiałów dokumentalnych dotyczących mej działalności w dziedzinie kosmonautyki zajęła się moja żona Ilza.

**— Czy tego rodzaju książka została już wydana drukiem i w jakim języku?**

— Jeszcze nie. Mam na razie maszynopis w bardzo jeszcze surowej postaci, w języku rosyjskim.

**— Co Pan uważa za największe wydarzenie naukowe w Polsce, jeśli chodzi o kosmonautykę?**

— Niedawne powołanie Centrum Badań Kosmicznych PAN.

**— Jakie są Pana najbliższe plany pobytu w Polsce?**

— Właśnie z radością wybieram się do mego rodzinnego Sieradza, do ludzi wobec mnie serdecznych i niezwykle życzliwych.

**— Dziękujemy za rozmowę i życzymy miłego pobytu w Polsce.**

**JANUSZ WOJCIECHOWSKI**

*Najlepsze życzenia dla czytelników „Skrzydlatej Polski". Życzę Polsce sukcesów również w kosmonautyce*
*Ary Szternfeld*
*Warszawa, 9 października 1976 r.*

# MISTRZOSTWA po 200 latach

Nikt nie mógł przypuszczać, że minie prawie 200 lat, nim dojdzie do rozegrania pierwszych oficjalnych mistrzostw świata na najstarszych na świecie aparatach latających — balonach wolnych napełnianych gazem. W swej blisko dwuwiekowej (ściślej 193-letniej) historii balony przeżywały burzliwe dzieje. Miały swoje lata rozkwitu i zapomnienia. Najdłużej utrzymały się jednak w działalności sportowej.

**Po II wojnie światowej sądzono, że sport balonowy ma już swoje najlepsze lata za sobą. A jednak — aerostat nie poddał się. Z początkiem lat 50-tych obserwujemy w różnych krajach powrót balonów wolnych na widownię sportową. W 1957 r. reaktywowano sport balonowy również w Polsce.**

**Usilne starania działaczy Komisji Balonowej FAI o reaktywowanie zawodów o puchar Gordon-Bennetta nie dawały rezultatów. W podzielonym świecie bloków militarnych wolne dalekie przeloty balonowe między krajami stały się niemożliwe. Ale działacze i sportowcy balonowi byli uparci — rozgrywali zawody balonowe w lotach docelowych, o niewielkim zasięgu — 50, czasem 100 km. Aż pod auspicjami FAI przyszła w sportach lotniczych moda na mistrzostwa świata. Zaczęli je rozgrywać szybownicy, spadochroniarze, modelarze, piloci samolotowi. Czyż baloniarze mieli być gorsi? Wcześniej udało się rozegrać mistrzostwa świata na balonach na ogrzane powietrze. Z balonami napełnianymi gazem były większe kłopoty.**

**Na miejsce mistrzowskiej rywalizacji wybrano Augsburg w południowej Bawarii. Tamtejszy klub balonowy zalicza się do aktywniejszych na świecie, ma on wielu członków i dysponuje 12 balonami na wodór.**

I mistrzostwa świata balonów wolnych napełnianych gazem (wodór) przeprowadzono w dniach 10—15 września 1976 r. Towarzyszyły im zmienne warunki atmosferyczne, a na dodatek — zasięg lotów był ograniczony przez wojsko, ze względu na odbywające się w tym samym czasie na południu Republiki Federalnej Niemiec manewry NATO. Lotom balonów w poszczególnych konkurencjach towarzyszył więc stale śmigłowiec zachodnioniemieckiej Luftwaffe, który czuwał nad tym, aby nie przekroczyły one strefy zakazanej oraz nakazanej maksymalnej wysokości lotu. Startowało 20 załóg z 13 liczących się aktualnie w baloniarstwie krajów, przy czym po dwie reprezentacje wystawiły: Polska (Ireneusz Cieślak i Franciszek Góralewicz na wypożyczonym balonie zachodnioniemieckim D-Agip 630 m³ oraz Hieronim Kosmowski na wypożyczonym balonie czechosłowackim OK-4000 „Barum" 525 m³), RFN, USA, Szwajcaria, W. Brytania, Austria i Francja, a po jednej — Holandia, Włochy, Belgia, Australia, Kanada i Japonia. Załogi były dwu- i jednoosobowe .natomiast jedynie piloci RFN, Holandii, Belgii, Francji i po jednej załodze USA, Szwajcarii i W. Brytanii — startowali na balonach własnych, pozostali uczestnicy mistrzostw wypożyczyli je od organizatorów mistrzostw.

Rozegrano ogółem 3 konkurencje — nakazane przeloty docelowe. W pierwszej (na odległość docelową ok. 30 km na północ od Augsburga) nastąpił duży rozrzut balonów, a przeleciane odległości wahały się w granicach 14—19 km .Zwyciężył Australijczyk — Vizzard. Druga konkurencja docelowa, na mniej więcej tę samą odległość i kierunek, zakończyła się zwycięstwem Polaka Kosmowskiego, który wyprzedził przyszłych mistrzów świata — Peterka i Küenzi (Szwajcaria). Jednakże nasz zawodnik pechowo przekroczył w tym locie nakazany przez wojsko maksymalny pułap (6 500 stóp) i został za to w punktacji konkurencji przesunięty z pierwszego na czwarte miejsce. Trzecią konkurencję wygrała I załoga RFN Reisch i Märkl, dolatując do 40-kilometrowego celu z odchyleniem zaledwie 30-metrowym. Po trzech konkurencjach pierwszy w historii balonów wolnych napełnianych gazem tytuł mistrzowski zdobyła załoga Szwajcarii II: Peter Peterka i Jean Paul Küenzi na wypożyczonym balonie „Melder" 780 m³ (miejsca w konkurencjach 2, 1 i 3). Tytuły wicemistrzowskie przypadły w udziale załogom zachodnioniemieckim: RFN II (W. Heppeler — K. Schuehrer) i RFN I (K. Reisch — E. Märkl) — obydwie na balonach o pojemności 780 m³.

Start polskich pilotów balonowych w tych mistrzostwach, do tego na wypożyczonym sprzęcie (nie mamy bowiem balonów o pojemności zgodnej z regulaminem mistrzostw), uznać można za udany. Załoga Polski I (I. Cieślak — Fr. Góralewicz) zajęła w poszczególnych konkurencjach miejsca: 7, 5 i 13, co dało jej w końcowej klasyfikacji dobre 8 miejsce. Pozostawili oni za sobą baloniarzy Japonii, Kanady, W. Brytanii, Austrii, Belgii, Francji i USA. H. Kosmowski, startujący jako załoga Polski II — był 13, zajmując w poszczególnych konkurencjach miejsca: 18, 4 i 17. Zwracają uwagę wysokie lokaty Polaków w drugiej konkurencji mistrzostw: 4 Kosmowskiego i 5 — Cieślaka i Góralewicza. Życzyć by tylko należało polskim pilotom, aby w następnych mistrzostwach mogli już startować na własnym sprzęcie.

**Ogółem w I mistrzostwach świata balonów wolnych napełnianych gazem wykonano w ciągu czterech dni 60 startów, zużyto 50 000 metrów sześciennych wodoru do napełniania balonów, 39 ton piasku do przygotowania startu aerostatów i 10 ton piasku, który załogi zabrały ze sobą na przeloty.**

Kiedy i gdzie odbędą się II mistrzostwa świata? Przypuszcza się jednak, że może zechce zorganizować je Francja lub Szwajcaria. Tym razem nie będziemy czekali na nie chyba... 200 lat?

(kon)



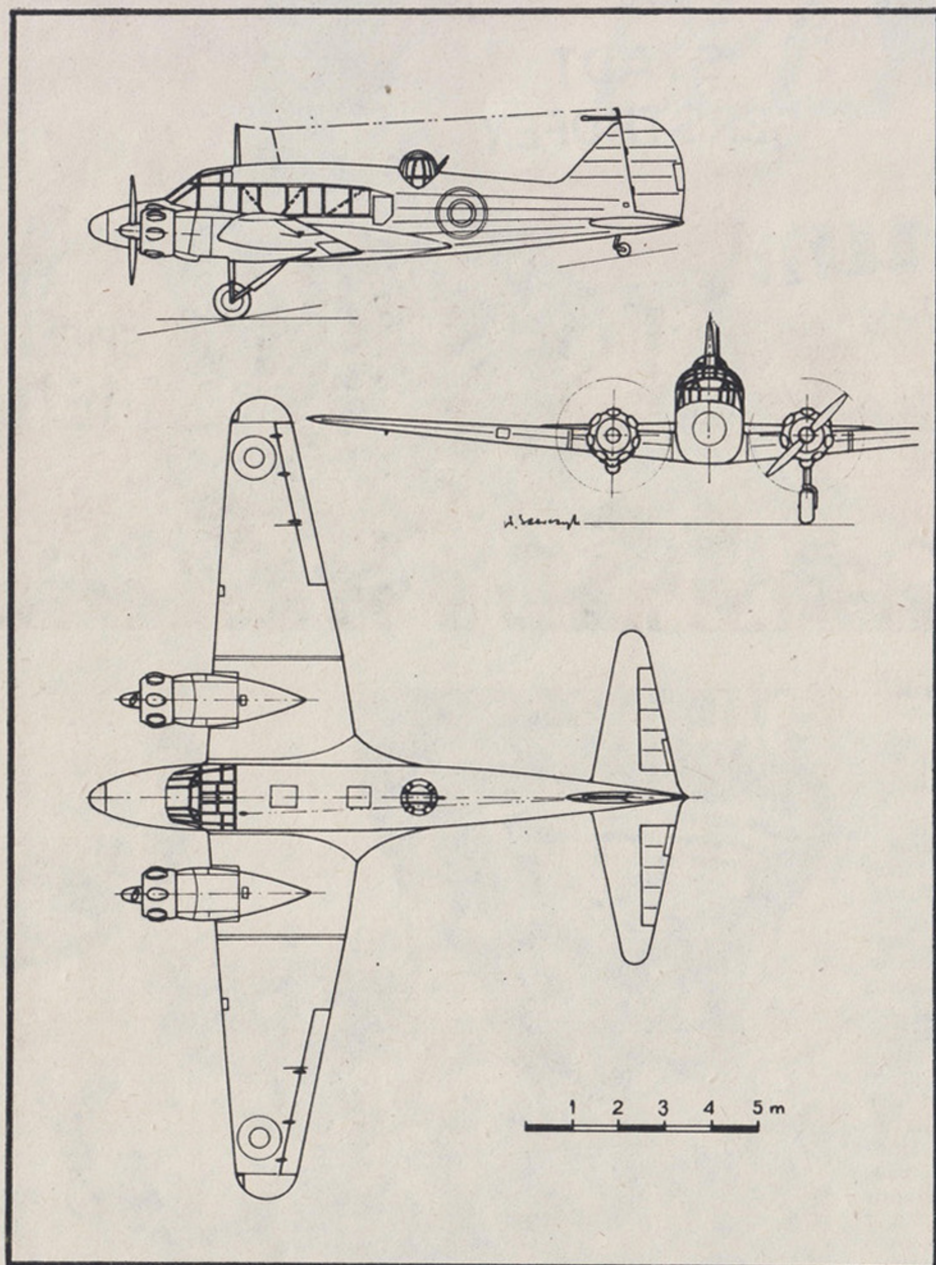

Barwny widok balonów na starcie I Mistrzostw Świata w Augsburgu (RFN).
Zdjęcia: „Aerokurier" (2) i „Flug Revue"




W I mistrzostwach startowało 20 balonów z 13 krajów.



Pierwsi mistrzowie świata balonów wolnych napełnionych gazem — Szwajcarzy Peter Peterka (w okularach) i Jean-Paul Küenzi.




# SAMOLOT SZKOLNY AVRO „ANSON-I"

Oprócz pilotów, podczas wojny szkolono także polskich lotników innych specjalności: nawigatorów, radiotelegrafistów i strzelców pokładowych. Poza technicznym szkoleniem na ziemi, prowadzono szkolenie w powietrzu i do tego były dostosowane samoloty pasażerskie. Jednym z nich był Avro-652 A „Anson-I". Szkolili się na nim nawigatorzy i strzelcy pokładowi polskich dywizjonów bombowych oraz nocnego dywizjonu myśliwskiego 307.

W 1934 r. w zakładach Avro zbudowano sześcioosobowy samolot pasażerski Avro-652. Samolot ten został przekonstruowany do pełnienia zadań rozpoznawczych nad wybrzeżem i pierwszy lot nowego prototypu odbył się w marcu 1935 r. Różnił się od poprzednika cywilnego innymi silnikami i wyposażeniem, łącznie z obrotową wieżą z karabinem maszynowym na grzbiecie. Kabina otrzymała inne oszklenie. Podczas prób porównawczych z wojskową wersją samolotu DH „Dragon Rapide" — „Anson" okazał wyższość i został skierowany do produkcji seryjnej. Pierwszy seryjny „Anson-I" wzleciał 31 grudnia 1935 r. Posiadał on jeszcze bogatsze oszklenie kabiny niż prototyp. W 1936 r. wprowadzono jeszcze mocniejsze silniki Armstrong „Cheetah-IX". W 1939 r. rozpoczęto produkcję odmiany z wyposażeniem do szkolenia i treningu nawigatorów, radiotelegrafistów i strzelców pokładowych, w dalszym ciągu pod oznaczeniem „Anson-I". Samoloty budowane dla Kanady miały silniki Jacobs („Anson-III") lub Wright („Anson-IV"). Produkowane w Kanadzie „Ansony" nosiły numery wersji II, V i VI. W Anglii wyprodukowano prawie 7 000 samolotów „Anson-I". Aż do 1952 r. były produkowane kolejne wersje pasażerskie i transportowe. Ogółem wykonano ponad 11 000 samolotów wszystkich wersji.

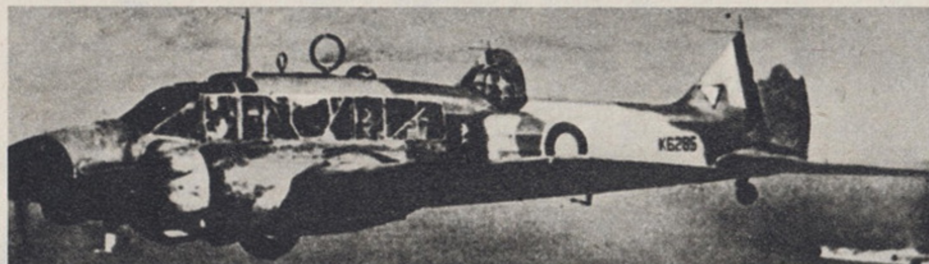
W marcu 1936 r. pierwsze samoloty „Anson-I" znalazły się w służbie lotnictwa wybrzeża (48 dywizjon RAF). Były to pierwsze dolnopłaty w RAF i pierwsze samoloty z chowanym podwoziem. 5 września 1939 r. „Anson" z 500 dywizjonu RAF wykonał pierwszy atak przeciwko hitlerowskiemu okrętowi podwodnemu. Od 1940 r. stopniowo wycofywano je z lotnictwa wybrzeża do szkół lotniczych. Przez całą wojnę „Ansony" pełniły służbę w szkołach lotniczych Zjednoczonego Królestwa W. Brytanii.

Konstrukcja: Kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem; skrzydła i usterzenie — drewniane, kryte sklejką; stery kryte płótnem.

Uzbrojenie: Karabin maszynowy kal. 7,7 mm w obrotowej wieży.

Napęd: Dwa silniki Armstrong Siddeley „Cheetah-IX", gwiazdowe, o mocy max. 350 KM każdy.

**WITOLD SZEWCZYK**






**Na zdjęciu: mjr pil. Jan Czerny (pierwszy z lewej) z uczniami przed lotami szkolnymi. Anglia 1943 r.**

W uzupełnieniu kończącego się właśnie cyklu opisów „Samolotów, na których walczyli Polacy" zamieszczamy list **Wacława Króla**, skierowany do Redakcji „Przekroju" i przekazany nam przez tę redakcję.

Panie Redaktorze!

W załączeniu przesyłam 20 stronę tygodnika „Polska Skrzydlata" z numeru 45(1322) z dnia 7 listopada br. Pod zamieszczonym zdjęciem, na którym na pierwszym planie stoi mjr pil. Jan Czerny (obecnie mieszkający na Śląsku), a za nim znajduje się przód samolotu brytyjskiego typu De Havilland „Tiger Moth-II", zamieszczono podpis: „Osłona silnika polskiego DH-82A".

Uważam, że nie należy gmatwać historii Polskich Skrzydeł. Gwoli prawdzie: samolot DH-82A wyposażony był w silnik **produkcji brytyjskiej** „Gipsy Major", co wcale nie oznacza, że osłoną do niego musiał być **major** (na zdjęciu przedstawiony jest major pilot Jan Czerny). Z „osłoną" tą latałem w dywizjonie 302 Poznańskim podczas słynnej „Bitwy o Anglię" w 1940 roku.

**Wacław Król**
10.XI.1976 r.

**DANE TECHNICZNE**

**Wymiary:** Rozpiętość — 17,22 m, długość — 12,88 m, wysokość — 3,99 m, pow. nośna — 38,09 m².

**Masy:** Masa własna — 2 438 kg, masa użyteczna — 1 190 kg, masa max. całkowita — 3 828 kg.

**Osiągi:** Prędkość max. — 302 km/h, prędkość przelotowa — 254 km/h, wznoszenie — 3,66 m/s, pułap — 4 880 m, zasięg 1 270 km.

Japońskie zakłady lotnicze Fuji, na bazie swych doświadczeń z lekkim samolotem sportowo-turystycznym Fuji FA-200 „Subaru" („SP" nr 51—52/1974), postanowiły opracować większy, dwusilnikowy samolot dyspozycyjny pod nazwą FA-300. Aby ułatwić wejście na rynki zagraniczne, postanowiono nawiązać współpracę z jedną ze znanych firm amerykańskich. Początkowo rozpoczęto rozmowy z wytwórnią Beech. Następnie jednak podpisano umowę z wytwórnią Rockwell. Postanowiono, że prototypy samolotu według wspólnie opracowanego projektu zostaną zbudowane w obu państwach, produkcja zespołów samolotu będzie odbywać się głównie w Japonii, a gotowe samoloty montowane będą po obu stronach Pacyfiku. Wytwórnia Rockwell zastrzegła sobie prawo do sprzedaży samolotu niemal na całym świecie poza Japonią. Pierwszy prototyp samolotu Fuji FA-300 oblatany został w Japonii w grudniu 1975 r. W dwa miesiące później (luty 1976) oblatano także drugi,amerykański prototyp oznaczony Rockwell „Commander-700", pod taką bowiem nazwą samolot zostanie wprowadzony na początku 1977 r. na rynki światowe.

„Commander-700" jest 6—8-miejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Konstrukcja i własności samolotu odpowiadają amerykańskim przepisom FAR-23 z uzupełnieniem nr 14.

Skrzydła w obrysie trapezowym odznaczają się dość silnym wzniosem. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem. Lotki metalowe, szczelinowe, wyposażone w klapki odciążająco-wyważające. Klapy — poszerzacze jednoszczelinowe, wychylają się razem z końcówkami gondoli silnikowych. Krawędzie natarcia skrzydeł na zewnątrz od silników wyposażone są w gumowe odladzacze systemu Goodrich.

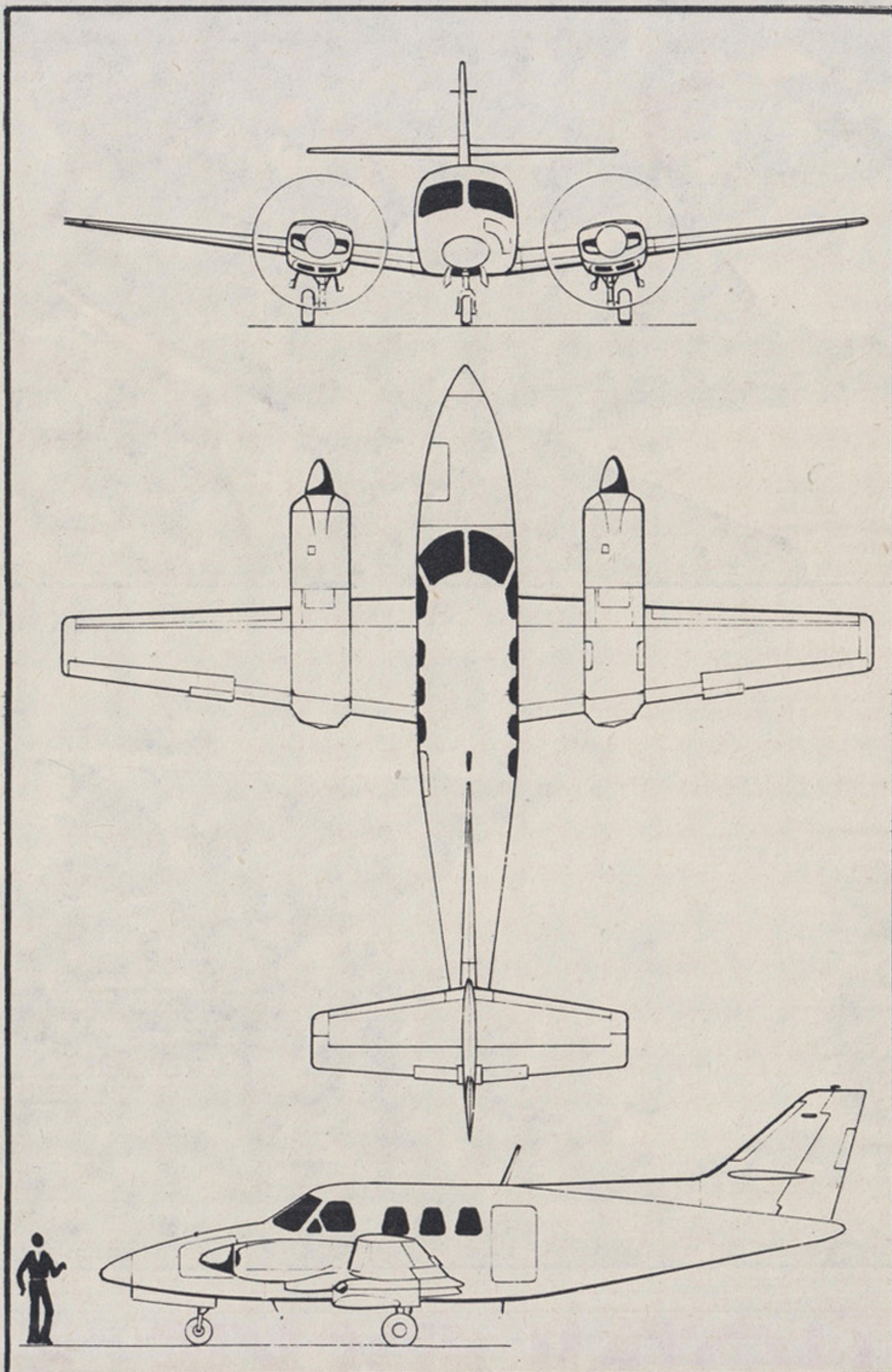
Kadłub, konstrukcji półskorupowej ma przekrój owalny. Hermetyzowana ciśnieniowa kabina (nadciśnienie do 0,4 atm.) mieści oprócz pilota 5—7 pasażerów (zależnie od wersji). Wejście przez drzwi po lewej stronie w tyle kabiny. W wydłużonym dziobie kadłuba i za kabiną znajdują się obszerne bagażniki, również ciśnieniowe, o łącznej pojemności 1,5 m³.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Usterzenie pionowe skośne. Statecznik pionowy uzupełniony z przodu dużą płetwą grzbietową. Usterzenie poziome proste o obrysie trapezowym, osadzone nad kadłubem na około 1/3 wysokości statecznika pionowego. Stery wyważone masowo i zaopatrzone w klapki wyważająco-odciążające. Krawędzie natarcia stateczników wyposażone w odladzacze gumowe Goodrich.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, całkowicie chowane w locie. Wszystkie koła chowają się w kierunku do przodu (główne — w gondole silnikowe), co ułatwia ich otwieranie pod własnym ciężarem w przypadku awarii instalacji. Amortyzacja olejowo-powietrzna.

Samolot jest napędzany dwoma silnikami tłokowymi Lycoming TSIO-540-R 2 AD, osadzonymi w gondolach przed krawędzią natarcia skrzydeł. Są to silniki 6-cylindrowe chłodzone powietrzem, wtryskowe, zaopatrzone w turbosprężarki. Moc każdego z silników wynosi 340 KM. Śmigła metalowe Hartzell, trójłopatowe, przestawialne (typu constant speed) i ustawiane w chorągiewkę, o średnicy 2,06 m. Zbiorniki paliwowe w skrzydłach.

(J.S.)





**DANE TECHNICZNE**

**Wymiary:** Rozpiętość — 12,92 m, długość — 12,00 m, wysokość — 3,98 m, pow. nośna — 18,6 m², wydłużenie — 9.

**Masy:** Masa własna — 2 040 kg, masa całkowita — 2 990 kg, obciążenie pow. — 160 kg/m², obciążenie mocy — 4,4 kg/KM.

**Osiągi:** Prędkość max. — 430 km/h.

# SAMOLOT DYSPOZYCYJNY FUJI-300 ROCKWELL „COMMANDER-700"









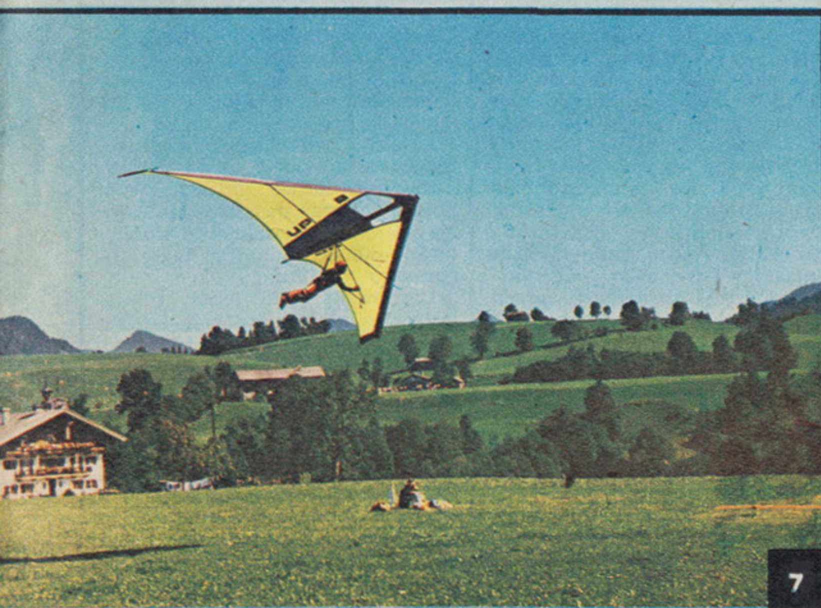




# I LOTNIARSKIE MISTRZOSTWA





7



8

# ŚWIATA

JERZY METELSKI
KORESPONDENCJA
WŁASNA Z AUSTRII

9



To gorąca mieszanina rumu Jamajka z karmelem i mlekiem" — namawiał mnie na „Ikarus-Drink" kelner miejscowej restauracji. Napitek wymyślono specjalnie dla zawodników i gości I Lotniarskich Mistrzostw Świata, rozegranych w Kössen w dniach 1—12 września br. Ów „drink" najtrafniej symbolizuje blisko roczny wysiłek miejscowych działaczy, by jak najlepiej ugościć asów światowego lotniarstwa.

Przyjechało ich do tej malowniczej miejscowości austriackiego Tyrolu — 170, łącznie z zawodnikami rezerwowymi, a ostatecznie sklasyfikowano 145, w tym jednego Polaka — Jerzego Lutkowskiego z Aeroklubu Częstochowskiego. Piloci reprezentowali barwy 26 krajów, w tym tak egzotycznych jak Haiti, Australia, Nowa Zelandia lub Japonia.

Miłość do latania nie zna granic wieku, stąd w ekipie amerykańskiej znalazł się (jako rezerwowy) 60-letni Terry Lorentson. Próbował też szczęścia na tyrolskim niebie 15-letni Australijczyk Ricky Duncan. I to z jakim rezultatem! Był trzeci w klasie „Standard-Rogallo". Były też dwie młode Francuzki — O. Monrozier i H. Ribou. Pierwsza wywalczyła zresztą przyzwoite 14 miejsce w klasie 3, pozostawiając w pokonanym polu aż 26 „tych wspaniałych mężczyzn na ich wspaniałych maszynach".

Kössen już po raz drugi (poprzednio w marcu 1975 r.) zamieniło się w Mekkę światowego lotniarstwa. Tym razem mistrzostwa rozegrano pod oficjalnym patronatem FAI, bo lotniarstwo uznano już za pełnoprawny sport lotniczy i przy paryskiej Federacji powołano Międzynarodową Komisję Swobodnego Latania (CIVL), której przewodzi znany pilot, spadochroniarz, lotniarz i autor książek w jednej osobie — Amerykanin Daniel F. Poynter.

Skąd powodzenie alpejskiej mieściny, położonej tuż nad granicą zachodnioniemiecką? Czy tylko typowa dobroduszność jej mieszkańców? Dla nas Polaków — pogłębiona jeszcze rozwieszonymi wszędzie biało-czerwonymi flagami (barwy Tyrolu) i zespołem — trio „Melomani" w nocnym barze „Sporthotelu", gdzie schodzili się wszyscy Ikarzy, by posłuchać Władysława Więzika, Jana Suchostawskiego i Edmunda Gąszczaka, przebywających w Kössen na pagartowskiej umowie.

Wybór miejscowości stanie się jasny, gdy wspomnieć o trzech wyciągach krzesełkowych i trzech tysiącach miejsc w pensjonatach. Ponadto basen z podgrzewaną wodą, tenis, jazda konno, minigolf, kino, sauna. No i rzecz najważniejsza: wspaniałe warunki do latania, co podkreślał w liście do organizatorów mistrzostw prezydent CIVL — Dan Poynter: „Nie znam na świecie piękniejszej okolicy z tak korzystnie dla celów lotniarskich ukształtowanym terenem".

Miejsce startu wybrano na wysokości 1 200 m, na północnym zboczu góry Unterberg. Różnica wysokości między startem i lądowiskiem wynosiła 600 m. Koło do lądowania umieszczono kilkaset metrów od podstawy góry i gdyby nie przechodząca opodal — zaznaczona czerwonymi dużymi „koralikami" nanizanymi na przewody — linia niskiego napięcia, można by je uznać za idealne. Zapewniało bowiem dogodne dojście z każdego kierunku, a łąka wybrana na lądowisko była gładka jak stół. Transport lotni na górę odbywał się szybko i sprawnie z pomocą wyciągu krzesełkowego, gdzie umieszczono specjalne stelaże do pomieszczenia tych długich, niecodziennych „turystów".

W czasie trwania mistrzostw we wszystkich klasach rozegrano 7 kolejek lotów. Najsłabszy pod względem punktów wynik skreślono i okazało się, że najlepszymi Ikarami roku 1976 są:

— **w klasie 1**, czyli „Standard-Rogallo": Austriak Ch. Steinbach (455,05 pkt.) — mistrz świata, drugi również Austriak — J. Steinbach (436,04 pkt.), trzeci — Australijczyk R. Duncan (432,41 pkt.);

— **w klasie 2:** Nowozelandczyk T. Delore (458,82 pkt.) — mistrz świata, drugi — Kanadyjczyk D. Kupchanko (450,11 pkt.), trzeci — Australijczyk S. Moyes (438,32 pkt.);

— **w klasie 3**, czyli otwartej: Australijczyk K. Battle (415,38 pkt.) — mistrz świata, drugi — Amerykanin S. Price (403,19 pkt.), trzeci — Szwajcar O. Hofstetter (396,80 pkt.).

## REGUŁY GRY

Dla zrównania szans pilotów, podzielono lotnie aż na trzy klasy, co jest novum w imprezie tej rangi. Stąd też trzech mistrzów świata, a nie jeden, jak to miało miejsce w tymże Kössen w 1975 r. podczas mistrzostw nieoficjalnych.

W klasie 1 walczyły wszystkie skrzydła typu „Standard-Rogallo", spełniające dokładne międzynarodowe przepisy dotyczące geometrii szkieletu i pokrycia, obciążeń powierzchni, usztywnień itd. Komisja techniczna była surowa i sam widziałem zluzowane odciągi podłużne usztywniające rury krawędzi natarcia (tzw. salingi), co było warunkiem zmieszczenia się w klasie. Świetne „standardy" braci Steinbachów —

CIĄG DALSZY NA STR. 38

1. Lotnie w oczekiwaniu na start na górze Unterberg. W dole — Kössen.

2. Startuje jedyny przedstawiciel Polski — Jerzy Lutkowski na lotni „Condor".

3. Widok na fragment lądowiska I Lotniarskich Mistrzostw Świata. Bajecznie kolorowe dakronowe ptaki na soczyście zielonej trawie.

4. Popisowe lądowanie mistrza świata w klasie „standard" — Christiana Steinbacha.

5. Austriak Christian Steinbach — mistrz świata w „standardzie" i jego lotnia „Brasil-II".

6. Filigranowa Francuzka Monrozier (z lewej) była najlepiej latającą kobietą — uczestniczką mistrzostw.

7. Do lądowania podchodzi lotnia „Dragonfly-UP".

8. Startujące w klasie 3 latające skrzydło — sztywnopłat „Hiway". Sterowanie aerodynamiczne za pomocą dwóch sterów kierunku wychylanych przez pilota, poprzez odpowiednie pokrętła.

9. Do lądowania podchodzi lotnia standard ekipy zachodnioniemieckiej.

CIĄG DALSZY ZE STR. 37

„Brasil-II", też latały bez salingów, choć „na co dzień" usztywnienia te są używane z uwagi na poprawę geometrii szkieletu i korzystniejsze właściwości aerodynamiczne lotni. Taka właśnie interpretacja przepisów budziła zresztą szereg wątpliwości.

W klasie 2 mieściły się wszystkie miękkopłaty sterowane przesuwaniem ciała pilota, przy czym zabronione było sterowanie aerodynamiczne. Ponadto masa „aparatu latającego", wraz z dodatkowymi przyrządami (prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr), nie mogła przekroczyć 40 kg.

W pełni otwarta była klasa 3 i przeznaczona w zasadzie dla sztywnopłatów. Jedyne ograniczenie dotyczyło masy „maszyny", która musiała być nie większa niż 50 kg (łącznie z przyrządami). Startowały więc tutaj sztywnopłaty typu „Quicksilver-C", latające skrzydła „Manta", czy angielskie bezogonowce firmy „Hiway", wzorowane na „Ikarusie-V". W sumie sztywnopłatów było niewiele, a za ich sterami siedzieli głównie Amerykanie. W Europie ten rodzaj lotni na szerszą skalę jeszcze się nie przyjął.

Sterowanie aerodynamiczne w klasie 3 było oczywiście dozwolone, stąd znalazło się tutaj sporo miękkopłatów, np. typu „Ikarus-500", gdzie wychylenie ciała pilota było wspomagane proporcjonalnym wychyleniem małego steru kierunku. Spoilery były w tej klasie na porządku dziennym.

Ponieważ klasy były ograniczone tylko od dołu, piloci „standardów" mogli zadeklarować swój start w klasie 2 lub 3. Zawodnicy z „2" mogli faktycznie przenieść się do „3". Tak właśnie postąpiły np. obie Francuzki (ich lotnie kwalifikowały się do klasy 2) startując w klasie otwartej, co przyniosło im dobre rezultaty.

Na I Lotniarskie Mistrzostwa Świata przyjechało do Kössen o połowę mniej lotniarzy niż przed rokiem w marcu. Zawodników zgłaszały bowiem poszczególne aerokluby narodowe, mając prawo do wystawienia w każdej klasie maksimum trzech pilotów. Nie wszyscy skorzystali z tego prawa, a w pełni obsadzili konkurencje m. in. Amerykanie, Australijczycy, Francuzi, Anglicy, Japończycy, Szwajcarzy, no i oczywiście gospodarze mistrzostw. Powołanie ekipy poprzedziły eliminacje w poszczególnych krajach, a o zaciętości walki o prawo startu w Kössen najlepiej świadczy fakt nie zakwalifikowania się do ekipy amerykańskiej znakomitych pilotów — Davida Cronka (ubiegłoroczny nieoficjalny mistrz świata z Kössen) i Toma Peghiny.

Za 200 dolarów opłaty startowej każdy pilot otrzymywał nocleg i wyżywienie, a także prawo korzystania z miejscowego transportu. Każdy zawodnik mógł startować w jednej tylko klasie, na tej samej lotni. W trakcie mistrzostw mógł ją tylko naprawiać lub zamienić na identyczny egzemplarz. Naturalnie za zgodą komisji technicznej. Na moich oczach zdyskwalifikowano jednego z Francuzów za zamianę lotni (startował w klasie 2) na nieco inną.

### PODNIEBNA WALKA

Kössen przywitało lotniarzy zimnem, wiatrem i deszczem, a przewalające się nisko chmury przesłaniały widoczność na starcie. Tylko najtwardsi ważyli się na loty treningowe, w ramach ogłoszonych przez organizatorów „wolnych lotów". Dopiero 6 września br. błysnęło słońce, a słupek rtęci skoczył ponad 30°C. I tak już pozostało do końca mistrzostw. Dzięki idealnym warunkom meteorologicznym rozegrać można było 7 lotów we wszystkich klasach (na osiem zaplanowanych). Wystarczyło to w zupełności, bo regulamin przewidywał co najmniej 5 startów jako warunek przyznania tytułów mistrzowskich.

Na miejscu startu rozłożono kilkunastometrowej długości rodzaj dywanu, by zapobiec pośliźgom na rozbiegu. Kiedy zawodnik szybował już pierwsze metry nad ziemią, przecinał linię startu, a sędzia radiotelefonem informował kolegów na lądowisku, kto leci i kiedy należy włączyć stopery. Tymczasem zawodnik przechodził nad rodzajem progu i po kilku sekundach żeglował już kilkaset metrów nad ziemią.

Starty w poszczególnych klasach poprzedzały loty kilku „vorfliegerów" — wśród nich m. in. Mike Harkera, po czym ustalano dla danej klasy czas maksymalny konkurencji: np. 10, 15 czy 20 min. Chodziło o sprawne i szybkie rozegranie zawodów, by nikt nie epatował sędziów i publiczności długimi wędrówkami podniebnymi. Przekroczenia maksymalnego czasu nie były nagradzane dodatkowymi punktami i stopery po prostu wyłączano.

Kto w Kössen próbował lądować tak, jak w marcu ubiegłego roku lub na naszych zawodach w Zakopanem, doznawał przykrego rozczarowania. Przed rokiem wystarczyło nadlecieć nad centrum, uderzyć weń krótko stopą i pobiec czy polecieć dalej. Na pokazywanym podczas mistrzostw filmie z ubiegłorocznej imprezy widziałem, jak zawodnicy lądowali na brzuchu czy „orali" lądowisko rurą sterownicy. W tym roku przepisy były surowsze i nie dopuszczały do tak niebezpiecznych sytuacji.

Aby zaliczyć lot, trzeba było usiąść w kole o średnicy 50 m i to nie byle jak, lecz wylądować na stopach. Lądowanie musiało być pewne: każde przewrócenie się, uderzenie sterownicą czy wierzchołkiem lotni o ziemię oznaczało zero punktów.

Sędziowie wyłączali stopery w momencie pierwszego dotknięcia stóp o ziemię, a odległość od centrum mierzyli od najdalszego śladu stopy, po zatrzymaniu się pilota. Organizatorzy wprowadzili bowiem loty kombinowane, podczas których równocześnie oceniano długotrwałość lotu i celność lądowania. Dla miłośników statystyki podaję, że najdłużej — dokładnie 32 min 55 s szybował nad Alpami startujący w klasie 2 — Kanadyjczyk D. Kupchanko. „Standardy" nie mogły się wprawdzie poszczycić tak imponującymi czasami (najlepszy czas w tej klasie należał do R. Duncana: 18 min 02 s), lądowały za to z reguły celniej. Najbliżej centrum ze wszystkich uczestników mistrzostw wylądował późniejszy wicemistrz świata — Jochen Steinbach. I to od razu w pierwszym locie!

Dla wyrównania szans, każdego dnia starty w danej klasie rozpoczynały się od innego numeru, a przesunięcie wynosiło 25% liczby startujących w danej klasie zawodników.

Dużo można by mówić o podniebnej walce nad Alpami. Proponuję krótkie podsumowanie: mistrzostwa w Kössen to wspaniały sukces Europy. Imponowali piloci austriaccy, zajmujący niezłe miejsca we wszystkich klasach, a bracia Christian i Jochen Steinbachowie nawet pierwsze i drugie w klasie „standard" na wyprodukowanych we własnej wytwórni lotniach „Brasil-II". Coraz lepiej radzą sobie Ikarzy szwajcarscy, francuscy, zachodnioniemieccy. A jeszcze przed rokiem brali gorzką lekcję od amerykańskich lotniarzy. W Kössen piloci USA w klasie 1 i 2 z trudem zmieścili się w pierwszej dziesiątce. Jeśli chodzi o przedstawicieli innych „starych" ośrodków lotniarstwa, dzielnie trzymają się Australijczycy.

Lotniarski awans Europy, to nie tylko sprawa czasu i większej ilości wylatanych godzin. W ostatnich miesiącach Stary Kontynent pokrywa się coraz gęstszą siecią szkół lotniarskich, zakładają tu swoje filie znane wytwórnie lotni, jak choćby znana kalifornijska „UP". Również sami Europejczycy zabrali się dzielnie do konstruowania podniebnych ptaków, świetna „standardka" braci Steinbachów może być symbolem wysiłków w tej mierze.

### NASI W KÖSSEN

Powstała w lutym br. przy ZG Aeroklubu PRL Komisja Specjalnościowa Lotniarstwa nie okrzepła jeszcze organizacyjnie, a już trzeba było pomyśleć o wysłaniu pilotów na I Lotniarskie Mistrzostwa Świata, bądź co bądź imprezę o historycznym znaczeniu. Aeroklub nie zdążył jeszcze uwzględnić lotniarzy w tegorocznych planach „dewizowych" startów. W bólach i z trudnościami załatwiano więc wyjazd naszych reprezentantów. Początkowo mówiono o kilku pilotach, w końcu do Kössen pojechał tylko Jerzy Lutkowski z Aeroklubu Częstochowskiego.

W biurze organizacyjnym I Lotniarskich Mistrzostw Świata zgłosił się dosłownie w ostatniej chwili, bo już wydawało się, że bariera 200 dolarów wpisowego będzie dla niego nie do przebycia. W końcu znalazł się protektor — wojewoda częstochowski.

J. Lutkowski przywiózł do Kössen własnej konstrukcji lotnię II generacji — „Condor", znaną już szerszej publiczności z majowego pokazu lotni na warszawskich Szczęśliwicach. Za inspirację do zbudowania „Condora" posłużyło Lutkowskiemu zachodnioniemieckie skrzydło „Flamingo". W rezultacie powstała konstrukcja o ściętych końcówkach skrzydeł, rozpiętości — 9,5 m, powierzchni płata — 18,5 $m^2$, wydłużeniu — ok. 4,6, doskonałości rzędu 7—6 i masie — 18 kg.

Na takim właśnie skrzydle poszedł w bój. Zakwalifikowano go do klasy 2 i w klasyfikacji końcowej zajął 43 miejsce na 61 sklasyfikowanych tu zawodników. Przedstawiciel biało-czerwonych nie zachwycił ani długotrwałością lotów, ani celnością lądowania. Najlepszy, a jednocześnie pechowy, był dla niego lot piąty, kiedy szybował 7 min 49 s i usiadł 3,21 m od centrum. Byłby podszedł jeszcze bliżej upragnionego środka, lecz jednocześnie lądował Belg D. Caloussis. Zdezorientowani sędziowie popełnili błąd, nie pokazując jednemu z nich biało-czerwonej szachownicy, co oznaczałoby lądowanie poza kołem i powtórzenie lotu. Polak i Belg wylądowali dosłownie nos w nos (oczywiście lotni), symetrycznie po obu stronach centrum. Lutkowski zajął w tej kolejce 30 miejsce.

Fatalny pod względem długotrwałości był lot 7, a na dobitkę Lutkowski ledwo zmieścił się w kole. Ponieważ nasz zawodnik nie zjawił się na starcie w 3 kolejce lotów, nie skreślono mu tego najgorszego wyniku.

Lutkowski jako jeden z nielicznych latał w pozycji siedzącej. A to z braku odpowiedniej uprzęży, nad czym szczerze ubolewał, zdając sobie sprawę, ile traci na zwiększonym oporze aerodynamicznym. Mimo znacznej rozpiętości skrzydła, zrezygnował z listew usztywniających. Byłaby to decyzja słuszna przy uzytym nienagannie pokryciu z obustronnie stabilizowanego dakronu. Tymczasem naszemu zawodnikowi dodatkowo uszczuplało doskonałość płata lekkie łopotanie (flatter) krawędzi spływu.

Trzeba jednak podkreślić, że na własnoręcznie zbudowanym sprzęcie latali, oprócz Lutkowskiego, chyba wszyscy Węgrzy — młodzi asystenci politechniki budapeszteńskiej. Zjawili się w Kössen w sześciu i to za własne pieniądze. Jedynie „startowe" zafundowała im rodzima uczelnia. Przywieźli amatorskie lotnie II generacji — z urządzeniem antyflatterowym i polskimi wariometrami! Tym razem latali już nie na folii, lecz dość kiepskim dakronie. Ponadto raziło tandetne wykończenie lotni, a także rdzewiejące śruby i linki.

Pomimo to wszyscy trzej Węgrzy z klasy 2 uplasowali się na lepszych (27, 31 i 36) miejscach od naszego Ikara. A w poszczególnych kolejkach potrafili nawiązać nawet walkę z zachodnią czołówką, przychodząc (jak np. A. Czudor) na trzecim miejscu z czasem 12 min 51 s. Najwyższy więc czas, by nasz zawodnik pomyślał o usunięciu mankamentów „Condora" lub budowie udoskonalonej jego wersji. A może Aeroklub PRL zdobędzie się na zakup przynajmniej kilku fabrycznych skrzydeł dla naszych Ikarów?

Barwne ptaki na bezchmurnym niebie alpejskim dostarczyły licznej międzynarodowej publiczności i przedstawicielom światowej prasy niezapomnianych wrażeń estetycznych. Jednak podniebna walka jest trochę abstrakcyjna, bo bezpośrednio obserwować można tylko start lub lądowanie. Potem zawodnicy nikną hen na niebie i walczą z czasem. Emocjonujące jest lądowanie — ostry sprawdzian kunsztu pilotażu. Wyniki konkurencji znane są dopiero wieczorem lub następnego dnia, co nie pozwala na żywo emocjonować się konkurencją.

Aby zawody lotniarskie nie znudziły się szybko publiczności, konieczne jest wprowadzenie do mistrzowskich konkurencji slalomu. Mówił o tym na konferencji prasowej m. in. przewodniczący komisji technicznej mistrzostw — inż. Karl Seifert. Latanie jak najszybciej do celu na niewielkich stosunkowo wysokościach uatrakcyjni z pewnością lotniarskie pojedynki, a dla konstruktorów będzie to kolejny impuls do zbudowania szybkich i zwrotnych lotni slalomowych. Byle bezpiecznych!

**Tekst i zdjęcia: JERZY METELSKI**




25 listopada br. z terenu Związku Radzieckiego wyniesiono nowego satelitę. Jest nim automatyczna stacja kosmiczna Prognoz--5. Satelita ten, podobnie jak cztery poprzednie obiekty, ma za zadanie prowadzenie badań promieniowania Słońca, pól magnetycznych, a także określenie wpływu aktywności Słońca na przestrzeń okołoziemską. Na pokładzie satelity-stacji znajduje się aparatura naukowa wykonana w ZSRR, CSRS i Francji. Satelita jest zatem jeszcze jednym przykładem ciągle rozwijanej przez ZSRR współpracy międzynarodowej we wszystkich dziedzinach, także w nauce i technice rakietowej. Masa stacji wynosi 930 kg.

Pierwszy satelita Prognoz wprowadzony został na orbitę okołoziemską w kwietniu roku 1972. Obiegał on naszą planetę po orbicie, której apogeum wynosiło 199 998 km, a perigeum 1 004 km. Masa pierwszego obiektu wynosiła 860 kg.

Dziennik radziecki „Prawda" opublikował w jednym z numerów listopadowych roku bieżącego zdjęcie największego zbiornika wody słodkiej na naszym kontynencie, a mianowicie jeziora Bajkał. Zdjęcie wykonane zostało z pokładu statku kosmicznego Sojuz-22 przy pomocy kamery fotograficznej MKF-6, skonstruowanej przez specjalistów z ZSRR i NRD. Badania zasobów wodnych jeziora Bajkał, stanu jego czystości, określenie z Kosmosu jego życia biologicznego i innych czynników umożliwi jeszcze lepszą ochronę wielkiego zbiornika wody przed zanieczyszczeniem, pomoże zachować równowagę między obszarami uprzemysłowionymi, a przeznaczonymi do odpoczynku, uprawiania sportów, rekreacji, jednym słowem — umożliwi zachowanie naturalnego środowiska.

We Włoszech trwają od pewnego czasu prace nad silnikiem rakietowym na stały materiał pędny. Silnik w wersji prototypowej demonstrowany był na tegorocznej wystawie w Farnborough. Według najnowszych danych chodzi o źródło napędu przyszłościowej rakiety nośnej rodzimej produkcji, zdolnej do wyniesienia sztucznego satelity na orbitę okołoziemską. Silnik ma zbiornik z tworzywa sztucznego mieszczący 6,05 tony materiału pędnego ułożonego w 600 kg pojemnikach. Ciąg silnika wynosi około 23 Tony, a czas pracy około 57 sekund. W przyszłym roku planowana jest próba wykorzystania silnika w rakiecie amerykańskiej Thor-Delta, która wynieść ma satelitę włoskiego Sirio. Silnik Alfa pełniłby funkcję ostatniego członu napędowego.

W Wielkiej Brytanii obserwuje się pewne zahamowania badań kosmicznych. Większość funduszów z Kosmosu przeniesiono na inwestowanie przybrzeżnych prac poszukiwawczych i wydobywczych ropy naftowej i gazu ziemnego oraz budowę pomostów wiertniczych stałych i pływających. Wstrzymano na przykład sondaże rakietowe dokonywane przez rakiety badawcze Skylark i budowę nowego satelity dla potrzeb astronomii. Nawiązano natomiast kontakty z zagranicznymi instytucjami, przeważnie w USA, w celu prowadzenia ewentualnych wspólnych przedsięwzięć, tak aby mocno okrojony budżet państwowy w aktualnym stanie był jakoś wykorzystany.

Jak już podawaliśmy, po raz pierwszy w historii łączności satelitarnej transmitowano przebieg 19 konferencji generalnej UNESCO z Nairobi (Kenia). W ciągu miesiąca przekazano 1 500 rozmów telefonicznych (przez satelitę „Symphonie") 1 300 połączeń dalekopisowych i co interesujące — 3 600 stronic różnych dokumentów. Satelita geostacjonarny umożliwił przekazywanie wszystkich tych informacji na wielkiej trasie Nairobi-Paryż. Mało tego. Prowadzona była wymiana poglądów związana z pracami organizacji — konferencja przy użyciu aparatury telewizyjnej. Była to pierwsza wizjokonferencja wielkiej organizacji międzynarodowej.

P.E.




● Znany francuski konstruktor silników lotniczych Joseph Szydlowski obchodził niedawno 80-lecie swych urodzin. W związku z tym prasa francuska przypomina, że w zakładach Turbomeca wyprodukowano w ciągu lat powojennych 5500 silników turbinowych Marbore, 5000 silników Artouste i 1500 silników Astazou. Ponadto około 15 000 turbin Marbore-2 wyprodukowano w USA na podstwie francuskiej licencji.

● Były astronauta amerykański Frank Borman objął w listopadzie br. funkcję prezesa towarzystwa lotniczego Eaestern Air Lines.

● W maju roku przyszłego ma być otwarta druga część zabudowań muzeum lotnictwa na terenie lotniska Le Bourget pod Paryżem. Wśród eksponatów wystawiony zostanie samolot Breguet-XIX, na którym lotnicy francuscy dokonywali śmiałych prób przelotów atlantyckich.

● Wytwórnia Lockheed prowadzi studia nad projektami samolotów trasportowych nowej generacji. Chodzi o zastąpienie w przyszłości samolotów Hercules i innych w transporcie wojskowym i cywilnym, maszynami bardziej zaawansowanymi pod względem konstrukcji i eksploatacji. Zakłada się, że mają to być samoloty o prędkości Ma = 0,82, zasięgu około 5000 km przy ładunku handlowym około 27 T oraz zasięgu około 7800 km przy ładunku handlowym 11,3 T. To były założenia dla samolotu z dwoma silnikami turbinowymi. Dla samolotów z czterema silnikami turbinowymi zakłada się zasięg około 4800 km i udźwig około 48,5 T oraz zasięg 9100 km z ładunkiem 25 T.

■ Zakłady Fokker zapowiadają budowę nowych wersji dwusilnikowych samolotów Fellowship. W grudniu pierwsze samoloty F.28-4000 dostarczono towarzystwu szwedzkiemu Linieflyg. W roku przyszłym nastąpić mają dalsze dostawy dla innych towarzystw. Obecnie istnieje 6 wersji samolotu Fellowship, różniacych się pojemnością kabin, zastosowanymi silnikami i innymi szczegółami. Na świecie eksploatuje się aktualnie 118 samolotów wspomnianego typu. Zakłady Fokkera ze średniej produkcji 1,5 samolotu miesięcznie przeszły do wytwarzania 2 samolotów miesięcznie — dzięki stale napływajacym zamówieniom. Za rok albo dwa dowiemy się bliższych szczegółów o nowym samolocie z rodziny Fokkera. Będzie to F.28, którego pierwszy lot przewidziany jest w roku 1982 lub 83. Układ dwusilnikowy, z silnikami umieszczonymi w tylnej części kadłuba na wzór Caravelle. Samolot ma być przeznaczony dla transportu 105—125 pasażerów.

■ Coraz częściej pojawiają się projekty małych, szybkich samolotów dostawczych, służbowych czy jak ich tam usiłują nazwać różne wytwórnie. Ostatnio interesujący jest projekt wytwórni Grummana. Chodzi o dwusilnikowy samolot o zasięgu 7 500 km. Mógłby on pojawić się mniej więcej w latach 1979—80. Zasięg wymieniony wyżej osiągałby z 8 pasażerami na pokładzie. Prędkość około 850 km/h na wysokości około 12 km. Układ samolotu dość oryginalny, co pokazano na razie na modelu. Dolnopłat z dwoma silnikami w tylnej grzbietowej części kadłuba, usterzenie w kształcie „T", a na końcach skośnych, wąskich dość skrzydeł — dwa pionowe stateczniki. Wersja rozwojowa tejże maszyny ma być przeznaczona dla transportu 19 pasażerów. Interesujący może być fakt, że wytwórnia liczy na zamówienia około 300 sztuk.

■ W RFN w roku przyszłym budowany będzie oryginalny mały samolot Fanliner-01, wyposażony w silnik z tłokiem krążacym — Wankla o mocy 150 KM, napędzający śmigło pchające.

■ W listopadzie opublikowano w RFN zdjęcie nowego samolotu sportowego Sportavia. Jest to czteromiejscowy dolnopłat ze stałym trójkołowym podwoziem, wyposażony w silnik o mocy 180 KM. Konstrukcja drewniana o pokryciu laminatowym. Istnieją dwie wersje tego samolotu, różniące się zastosowanym zespołem śmigłosilnikowym.

■ Członkowie jednego z klubów lotniczych w Wielkiej Brytanii (Rochester Flying Club) postanowili za przykładem społecznej służby drogowej stworzyć podobną służbę zorganizowaną z pilotów ich aeroklubu. Do zadań nowo powstałej służby powietrznej należy patrolowanie wielkich tras naziemnych, autostrad, węzłów komunikacyjnych, a także rzek i jezior oraz wybrzeży morskich, wszędzie tam, gdzie mogą powstać awarie również małych jednostek wodnych. W dyspozycji członków klubu znajdują się między innymi takie samoloty jak Jodel, Cessna 172, Cherokee i inne.

■ Dwie lotniczki w Australii otrzymały w roku bieżącym nagrodę brytyjskiego stowarzyszenia kobiet-lotniczek. Pierwszą z nagrodzonych jest Christine Davy (otrzymała puchar im. J. Lennox), która od 16 lat działa w lotnictwie. Jest kapitanem towarzystwa lotniczego Conair i ma na swym koncie 12 tys. godzin spędzonych w powietrzu. Puchar im. Brabazona otrzymała pośmiertnie Robin Dicks, lotniczka i pielęgniarka. Pełniąc szlachetną służbę pielęgniarki przebyła w samolocie ponad 43 tys. mil, uczestnicząc między innymi w akcji szczepień dzieci przeciw chorobie polio.

■ Dyrektor IATA przewiduje, że wydatki towarzystw przewozowych na zakup nowego taboru lotniczego osiągną w latach 80-tych kwotę 45 mld dol., gdy w latach 60-tych wyniosły one 15, a w pierwszej połowie lat 70-tych — 18 mld. dol.

■ W wyniku porozumień między władzami lotniczymi Francji i Socjalistycznej Republiki Wietnamu towarzystwo Air France zamierza wkrótce otworzyć linię lotniczą łącząca Paryż z Hanoi.

■ Do I C A O zamierza przystąpić w roku przyszłym Mongolska Republika Ludowo-Demokratyczna. Spośród krajów socjalistycznych poza Międzynarodową Organizacja Lotnictwa Cywilnego pozostawać będą nadal NRD i Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna. (o)

**Red. JERZEMU ZARĘBSKIEMU**

serdeczne wyrazy szczerego współczucia z powodu śmierci

**MATKI**

składają koleżanki i koledzy z Redakcji „Skrzydlatej Polski"

ROK ZAŁOŻENIA 1930

**SKRZYDLATA POLSKA**

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

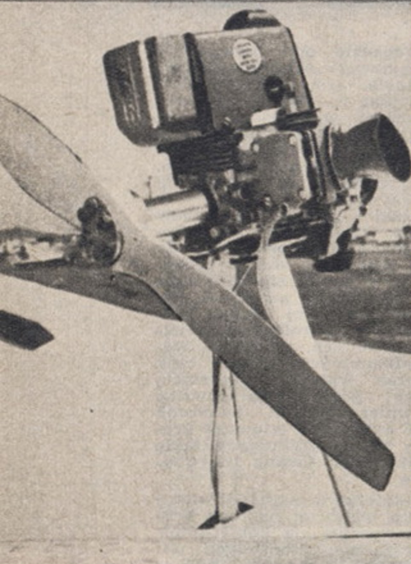
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

**REDAGUJE ZESPÓŁ:** JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
**WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj** przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł., półrocznej — 78 zł., kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa—Książka—Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa—Książka—Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531—71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28.
**OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 $cm^2$ — 10,50 zł za 1 $cm^2$. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 10.XII.1976 r. Zam. 1121. J-42. INDEKS 37606





## MINISAMOLOT

„Opisany w „SP" nr 24/1976 minisamolot TL-1 „Birdman" przechodzi próby w locie. Widzimy to na zdjęciach. Przypomnijmy, że samolot ten wyposażony w silnik dwusuwowy o mocy 15 KM przy 8 500 obr./min. (prędkość obrotowa w przelocie 700 obr./min.), o resursie międzynaprawczym 200 h. Prototyp miał usterzenie typu „T", wersja ostateczna — usterzenie Rudlickiego. Śmigło pchające drewniano-laminatowe. Możliwy jest rozruch silnika w powietrzu. Silnik przeszedł 1 000 h pracy na hamowni i 100 h w locie. Samolot jest sterowany spoilerami skrzydłowymi. Na zdjęciach widzimy TL-1 w locie oraz jego szczegóły konstrukcyjne.





## CZY LOTNIE BĘDĄ W SZKOŁACH?

W listopadową niedzielę odbył się na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego pokaz minilotni dla przedstawicieli Ministerstwa Oświaty i Wychowania z Departamentów Programów Szkolnych oraz Wychowania Fizycznego — zorganizowany przez redakcję „Młodego Technika" i Stację Młodego Technika w Warszawie. Pokaz ten był propozycją nowej formy zajęć technicznych i ruchowych dla młodzieży na terenie szkół.

Minilotnia wykonana przez członków Klubu Wynalazców „Młodego Technika" i Stacji Młodych Techników (Warszawa, ul. Okrąg 6), jest przeznaczona dla uczniów o masie ciała do 40 kg, do lotów holowanych na terenie płaskim. Jej powierzchnia wynosi 12 m kw., a masa własna — 12 kg. Konstrukcja duralowa. Jest to lotnia holowana za pomocą linek z amortyzatorami gumowymi oraz ubezpieczona 2 linkami bocznymi. Taki układ zabezpiecza przed podmuchami wiatru do 6 m/s. Zakres prędkości użytkowych — 3 do 4 m/s.

Na minilotni latał m.in. 11-letni Szymon Moldenhawer, uczeń klasy piątej. Przebieg jego lotów — dodajmy pierwszych w życiu — widzimy na zdjęciach.

Pokaz minilotni został oceniony pozytywnie. Szczegółowy opis konstrukcyjny oraz uwagi o technice latania będą zamieszczone w „Młodym Techniku" w nr 3/1977. (AM)

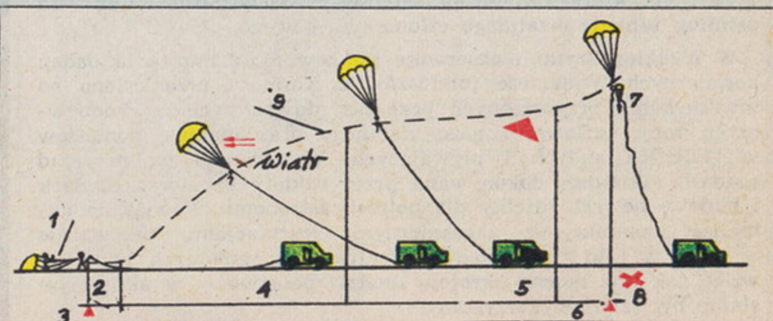


## NA HOLU ZE SPADOCHRONEM

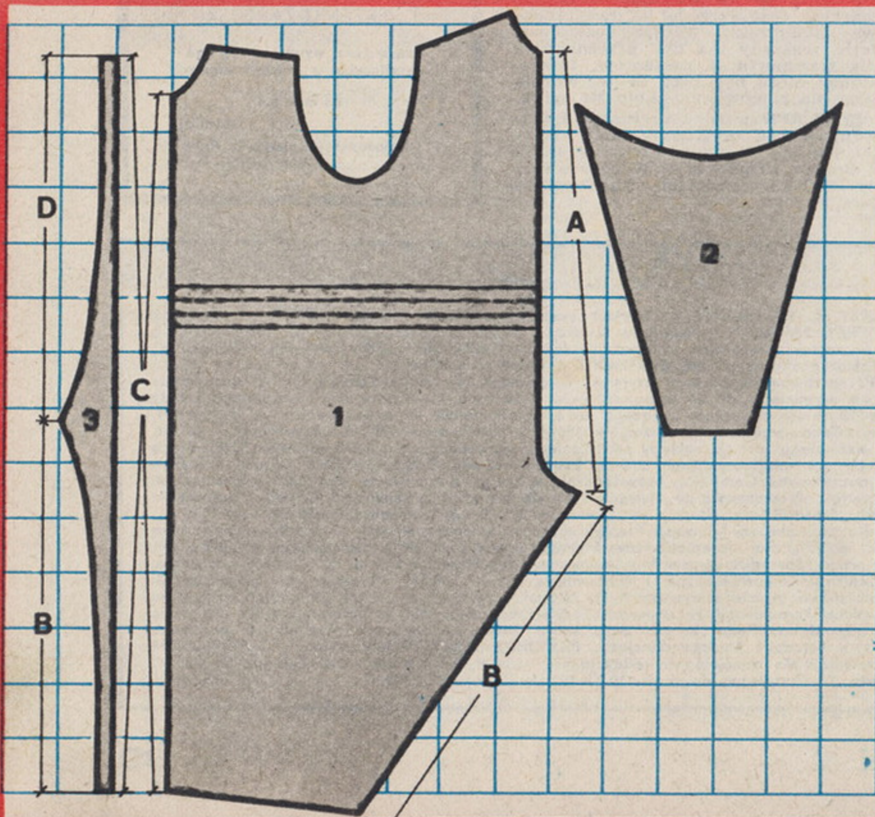
W Związku Radzieckim rozwija się nowa dziedzina sportu lotniczego: loty holowane na spadochronach. Zaczęło się w 1970 r. w Gorkim, dzięki inicjatywie znanego konstruktora statków na podwodnych skrzydłach Rostisława Aleksiejewa. W 1974 r. wykonano kilkaset lotów holowanych za samochodami i łodziami motorowymi.

Wiatr podczas startu powinien być równomierny, bez porywów, o prędkości przynajmniej 8 m/s. Na holu długości ok. 200 m można uzyskać wysokość lotu ponad 100 m. Linka holownicza musi wytrzymać obciążenie co najmniej 2 ton. Węzeł mocujący linkę holowniczą znajduje się nad głową pilota i jest zaopatrzony w zaczep. Po uzyskaniu wysokości pilot zwalnia zaczep i ląduje na spadochronie na holu za samochodem. Oznaczenia: 1 — pomocnicy startowi, 2 — start, 3 — przebieg, 4 — wzlot, 5 — holowanie, 6 — zwiększenie wysokości, 7 — odczepienie holu, 8 — miejsce lądowania, 9 — tor lotu.






## MODA DLA SPADOCHRONIARZY






To nie jest żart świąteczny! Jest to wykrój prostego lecz wygodnego kombinezonu dla skoczków spadochronowych o wzroście 1,6–1,7 m, opracowanego w NRD. Do jego uszycia potrzeba 4 m materiału o szerokości 0,9 m. Spodnie i rękawy mogą oczywiście być przedłużone. Kwadrat na rysunku odpowiada długościom boków 10 x 10 cm.

Czynności: Wszystkie elementy wyciąć podwójnie. Spiąć fastrygą i przymierzyć. Zszyć.

Na elemencie 1 pas poziomy oznacza miejsce wszycia ściągacza gumowego. Potrzebne będą dwa zamki błyskawiczne o długości ok. 1,5 m. Wycięcia na szyję i dłonie obszyć taśmą szerokości 5 cm. Kieszenie mogą być dowolnie naszyte i zaopatrzone w zamki błyskawiczne. Jako materiał nadaje się popelina lub tworzywo sztuczne, najlepiej barwne. Kształt kombinezonu został opracowany z myślą o skokach zespołowych. Dlatego też zastosowano rozszerzone rękawy i spodnie ułatwiające formowanie figury w powietrzu.

---

Zdjęcia i rysunki: M. Moldenhawer, „Tiechnika-Mołodioży", „Flieger Revue", „Aviation Magazine".